

XVII. évf. 6. sz.

2007.

Június

TARTALOM

Szaporodó ellenőrzések a főváros taxiállomásain	5.
Mindkét irányból járhatóvá tették a Nagymező utcát	6.
Véres vita	9.
Buda-Tele5 szemle	10.
10 éve történt	11.
Bekeményít az APEH?	11.
City szemle 2007	12.
Főtaxi szemle 2007	15.
Last minute taxival	16.
Szemle a Taxi 2000-nél	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
6x6 szemle	21.
Seat Altea XL	23.
Küldj egy receptet!	24.
Bemutatkozott az új Fabia	25.
Ilyen még nem volt...	25.
Az új autózvizsgáztatásról	28.
Bemutatjuk az ECO-TAK 21 készüléket	31.
Sarkon pedig ne parkolj!	32.
Sikeres taxis rendezvény a Pesti úton	34.
Találtunk egy verset	37.
Agyonhallgatott változások	38.
Skoda Octavia 1.6 Dual	38.
C4 Picasso	43.
Horgászverseny 2007. május 27.	44.
Vasas-Főtaxi-DKSK 4-1 (2-1)	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Taxisgyilkosságért 17 év

Elsőfokú ÍTÉLET DEBRECENBEN

A Hajdú-Bihar Megyei Bíróság első fokon 17, 12 és 10 év fegyházra ítélte a 28 éves M. Attila taxis gyilkosait, akik 2004. november 10-én késő éjjel, Debrecen határában ötvenezer forintért löttek agyon támadói.

Háromszázezer forintos tartozása volt annak a három fiatalembernek Debrecenben, akik a bankoktól nem kaptak kölcsönt, ezért úgy döntöttek, más módon szerzik meg ezt a pénzt. Mivel a visszafizetés határideje szorította őket, arra az elhatározásra jutottak, taxit hívnak, majd a város határában kirabolják. Ehhez szereztek pisztolyt, löszert és előre eltervezték az egész akciót. Áldozatukat ismerték, korábban már többször fuvarozta őket és kifigyelték, hogy olykor nagyobb mennyiségű papírpénz van nála, ezért úgy gondolták, akár több százezer forintot is szerezhetnek tőle.

2004. november 10-én este végre is hajtották tervüket. Valamivel kilenc óra után ketten beszálltak a 28 esztendő M. Attilához, majd a Bellegő kert 47. szám elé vitet-

ték magukat, amely a város határában, elég kietlen helyen található. Itt a taxist agyonlőtték, esélyt sem adva az életben maradásra, pénzt elvették, és őt az autóban hátrahagyva távoztak. Harmadik társuk eközben kissé távolabb várt rájuk. A megszerzett pénzzel átültek a másik kocsiba és elhajtottak.

A több hónapos nyomozás eredményeként a rendőrségnek sikerült felderíteni a gyilkosság tetteseit, akik előzetes letartóztatásban várták a tárgyalást, amelyre május 4-én került sor a megyei bíróságon. Az elsőfokú ítélet szerint a gyilkosságot végrehajtó férfit 17, a vele együtt lévő társát 12, míg a távolabb várakozó harmadik gyanúsítottat 10 év fegyházban letöltendő szabadságvesztésre ítélte a bíróság.

Az ítélet indoklásából kiderül, az emberölést előre kiterveleten, nyereségvágyból követték el a vádlottak, s ezt súlyosbító körülményként értékelte a bíróság.

Az ügyész súlyosbításért, míg a védők enyhítésért fellebbeztek, így az ítélet nem jogerős.

k.z.t.

Személyszállítás magyar módra

Jelentem, hülye vagyok! Ez nem valami szakorvosi vélemény, hanem egyenesen óriásplakátokon hirdetik szerte a városban. Biztos te is láttad már. Az egyik elektronikai áruházlánc találta helyesnek úgy hirdetni azt, hogy már tíz éve van a piacon, hogy aszondja: „Hülye, aki nem ünnepel!” Hát tisztelt uraim és hölgyeim, van szerencsém közölni önökkel, hogy hülye vagyok. Ugyanis a világon semmi okom nincs az ünneplésre.

Van egy foglalkozásom, már jó régen taxis vállalkozó vagyok, és ebből húsz évvel ezelőtt fényesen megéltem, tíz évvel ezelőtt valahogy megéltem, ma meg úgyahogy, de inkább sehogy. Túl sok a konkurencia. És - bármilyen furcsa - egyik sem taxi!

Szerény ismereteim szerint ma, ha valaki „hivatalos” taxivezető és vállalkozó kíván lenni, a következőkre van szüksége:

- Jogosítvány PÁV 2-es minősítéssel,
- Taxivezetői tanfolyam elvégzése, vizsgabizonyítvány megszerzése,
- Taxivállalkozói tanfolyam elvégzése, vizsgabizonyítvány megszerzése,
- Erkölcsi bizonyítvány,
- Igazolás az adóhivataltól, társadalombiztosítástól, vámhivataltól, kerületi és fővárosi önkormányzattól arról, hogy nincs köztartozás („nullás papír”),
- Vagyonli letét biztosítása,
- Taxinak alkalmas gépkocsi beszerzése,
- Sárga szolgálati rendszám beszerzése, és az ezzel kapcsolatos adminisztráció elvégzése.

• Évente szigorított műszaki vizsgán való részvétel,

• Autócsere-nél pedig újra igazolni az egész fenti hóbelevanc meglétét...

Akiket viszont konkurenciának nevezek, azoknak ilyenjük nincsen. Van nekik viszont:

• Fehér rendszám magánautójuk „repülőtéri transzfer” felirattal, vagy

ecometer®

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

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



Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval, 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

- muzeális „oldtimer” autójuk próbarendszámmal, esküvői fuvarokhoz, vagy
- „kiszvonat” munkagép rendszámmal, három-négy pótkocsival, 50-60 utassal, városnézésre, esetleg menetrend szerint, vagy



„Ha akarsz egy kalandot, bérelj Trabantot” – így szól a szlogen az internetes hirdetésben, és ez olvasható az autó oldalán is. A meghirdetett autón ez esetben P-betűs rendszám van. Szolgáltatni díj ellenében ezzel sem lehetne

- „pizzafutár” feliratú világító „szabadjelzős” romok, melyeket azért néha le is lehet inteni, vagy,
- ami a legújabb „kedvencem”: kétütemű(!) Trabant(!) roncsokból összeszerelt „limuzin”(!) utasok szállítása céljából.

Ezek a „személyszállítók” egyetlen ok miatt tudnak megélni, működni, honlapot fenntartani, hirdetni magazinokban és plakátokon: a hatóságok teljesen impotens hozzáállása miatt. Ezért aztán a jogszabályok semmibevétele, a poftatlanság a nyerő manapság. Mint tudjuk, igazából az a szabály ér valamit, amelynek a betartását megkövetelik. Ezek közül a járművek közül némelyik, melyekre emberek az életüket bízják, nem-hogy a taxikra, tehát a személyfuvarozásra alkotott szigorú műszaki előírásoknak nem felelnek meg, hanem a legegyszerűbb biztonsági követelményeket sem teljesítik. A hatóság pedig becsukja szemét, és csak akkor

nyitja résznyire, ha sárga rendszámú taxit lát közeledni. Aztán őt vegzálja az azonosítószám rossz helyre való felragasztása, vagy valamely hasonló „föbenjáró” szabálysértés miatt.

De hát mi vagyunk a birkák: eltűrnük, hogy hülyének nézzenek bennünket. Nemhogy nem teszünk ellene, időnként még reklámozzuk is saját konkurenciánkat (egyik taxitársaság pénztárának faliújságján láttam pl. oldtimeres fuvarozás hirdetését). Hát akkor ne fogjuk vissza magunkat, „lássuk uramisten, mire megyünk ketten”: íme néhány fotó ezekről az említett jelenségekről. Van amit én fotóztam, néhányat az internetről szedtem össze.

Ja, és utószóként felhívom a nemrég alakult taxitársaságok szövetsége figyelmét, hogy ezek az említett esetek, meg száz más, ami most nem jut eszembe, az általuk képviselt társaságok



Ezt a képet fényes nappal a budai várban az autóból készítettem. A magyar szlogen ugyanaz, a meghosszabbított Trabant is ugyanaz, ám a rendszám jól láthatóan nem magyar. Az utasok külföldiek. Kérdés, ő is úgy adózik, mint mi?

pozícióit is erősen rontják. Nem kellene fellépni ezek ellen a jelenségek ellen a saját és a társaság taxisai érdekében? Van rá pénz, személyzet, ügyvédi háttér, szaktudás. Hát legyen akarat is!

-pilóta-

A prosti teherbe esik és terhestanácsadásra megy.
– És ki a gyerek apja? – kérdi az orvos.
– Oszť mé? Maga tudni szokta, melyik babszemtől fingott?

Fiú és lány beszélget az első randin:
Fiú: – Mi a foglalkozásod?
Lány: – Az EDS Hungary EMEA

North-Central Hub központjában, az ABN AMRO Teamhez tartozó Workplace Services Service Desk-jén vagyok Chat Support Agent. És a te foglalkozásod?
Fiú: – Ács.

- Pincér! Egy nagyothalló-készülék van a levesemben!
- He?

ÚJ PRÉMIUM ÜZEMANYAG A MOL-CSOPORTTÓL: MOL EVONEO

A Mol 2007. június 1-jétől új, minimum 4,4 százalékos biokomponens tartalmú, 99-es oktánszámú prémium üzemanyag forgalmazását kezdte meg. Az új EVONEO műszaki paraméterein alapján európai szinten is élvonalbeli minőséget képvisel. A megújult prémium üzemanyag használata csökkenti a környezet terhelését és az egészségre káros anyagok kibocsátását, miközben dinamikusabbá teszi a vezetési élményt.

A MOL fejlesztései eredményeképpen 2007 júniusától Európában csak Svédországban található hasonlóan magas motorbenzinekre vetített biokomponens tartalom. Az EVONEO-ban található bio-ETBE (etil-tercier-butil-éter) az elérhető legmagasabb minőségű, speciális technológiával előállított biokomponens, mely azon túl, hogy megújuló alapanyagból készül, olyan tulajdonságokkal is rendelkezik, mint a korábban oktánszámnövelő komponensként alkalmazott MTBE.

Az új EVONEO üzemanyagot az ország MOL töltőállomásainak 90 százalékán árusítják. Az EVONEO rendszeres használatával dinamikusabb vezetési élmény, jobb gyorsulás, hosszabb motorélettartam és kisebb károsanyag-kibocsátás érhető el, s ráadásul dupla törzsvásárlói pontot kapnak a vásárlók.

A MOL-nál kapható gázolajok (Tempo Diesel és az EVO Diesel) összetétele nem változott, a vállalat továbbra is az eddig megszokott magas minőségű gázolajokat kínálja vásárlóinak. Ugyanakkor bővítik az EVO Diesel is forgalmazó töltőállomások számát.

Az EVONEO a jelenlegi EVO prémium üzemanyagot váltja fel, bevezetése az első lépés a MOL üzemanyagcsaládjának teljes megújításához.

A MOL korábban – a fenntartható fejlődés szellemében –, Európában az elsők között csökkentette üzemanyagai kéntartalmát, amely következtében a hazai üzemanyagokból a környezetbe kerülő kén mennyisége gyakorlatilag a nullára csökkent.

Magyarországon elsőként, bankkártyás automata-tankolási lehetőséget kínál a vásárlóknak a társaság június közepétől „Gyorsító-sáv” néven. A kényelmi szolgáltatás azon vevőknek lesz különösen vonzó, akik tankolás után a lehető leggyorsabban szeretnének továbbhaladni, bankkártyával fizetnek és kizárólag üzemanyagra van szükségük. A skandináv országokban és Olaszországban már igen népszerű fizetési mód a MOL foti úti töltőállomásán mutatkozik be. A társaság a próbaüzem tapasztalatai alapján dönt a szolgáltatás kiterjesztésének módjáról.

Minden nap két közterület-felügyelővel

Szaporodó ellenőrzések a főváros taxiállomásain

A fővárosi taxiállomások híreink között folyamatosan jelen vannak. Legtöbbször a civil autók által elfoglalt megállókról közlünk képekkel illusztrált anyagokat, de sajnos előfordultak egyéb problémák is, melyeket kollégáink természetesen jeleztek. Ugyanakkor azt is tudni kell, hogy a Taxiállomás Kht. nem hatóság,

így nagyon sok meglévő problémáért nem őket terheli a felelősség. Milyen lehetőségei vannak a kht.-nak a rend fenntartására a drosztokon? – kérdeztük Héray Lászlót, a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető és Fenntartó Kht. – népszerűbb nevén a Taxiállomás Kht. – igazgatóját.

• A taxiállomás-hálózat ellenőrzése mindig is neuralgikus pontja volt a drosztrendeletnek. Annak ellenére, hogy az 1999-es hatályba lépést követően – menet közben – nagyon sok helyen sikerült javítanunk a felmerült problémákon. A drosztrendelet eredeti változatának „Ellenőrzés” címet viselő fejezetében a Taxiállomás Kht.-t nevezte meg a jogalkotó, az erre a feladatra felelősként kijelölt szervezetként. A hatóságok – a rendőrség és a közterület-felügyelet – ezt úgy értelmezték, hogy nekik akkor már e területen konkrét feladataik nincsenek is. Annak ellenére, hogy a taxiállomásokon parkoló magánautókkal szemben – jogszabályi kötelezettségükből eredően – intézkedniük kellett volna. Azt is tudni kell, hogy a kht.-nak a szabálytalankodókkal szemben ugyanannyi joga van, mint bármelyik állampolgárnak. Vagyis rögzíthetjük a tapasztalt szabálysértéseket, aminek alapján bejelentést tehetünk az intézkedésre feljogosított hatóságoknál. Mászt nem tehetünk, mi nem vagyunk semmilyen szempontból hatóság. Így viszont nagyon nehéz volt a helyzetünk, amin változtatni kellett. Természetesen a rendőrség különböző szervezeteivel, fővárosi és kerületi kapitányságokkal, a közterület-felügyelettel még a drosztrendelet hatálybalépését követően felvettük a kapcsolatot, de sajnos

konkrét eredményt ezek a lépések nem hoztak. A helyzet alapvetően csak akkor változott meg, amikor sikerült elérnünk azt a rendeletmódosítást, amelyben – a Taxiállomás Kht.

nap rendelkezésünkre bocsát legalább két közterület-felügyelőt. Ők beülnek a Taxiállomás Kht. autóiba és folyamatosan, járóautóként mozognak a városban. Természetesen nem öt-

taxiállomáson tervszerűen, naponta akár többször is, megjelenik a járó és intézkedik. Természetesen a közterület-felügyelet sem meríti ki a lehetőségeit a velünk folytatott közös járőrözésben. E mellett a különböző saját alközpontjaik is megkapják azt a feladatot, hogy többek között a taxiállomásokat is ellenőrizzék. Velük is folyamatos kapcsolatban vagyunk. Tehát van arra lehetőség – és a közlekedésben erre számos konkrétumot tudnék

mondani – hogy a taxis beszél egy taxiállomásról hozzánk. Jelzi a problémát, mi pedig a járőrt valahol utolérjük, és azt rövid időn belül a panaszolt taxiállomásra küldjük intézkedni. Természetesen keressük a további megoldásokat is arra, hogyan lehetne még hatékonyabbá tenni az ellenőrzést. Erre az egyik lehetőség különböző akciók szervezése a délutáni és éjszakai időszakokra. Másik az ellenőrző szervek sorának bővítése. Vagyis, például a Főpolgármesteri Hivatal taxiellenőrei is meghatározott időnként beülnek az autókba és a saját szempontjaik szerint végzik munkájukat. Nagyon szeretnénk – és erre a közelmúltban történtek konkrét kezdeményezések –, ha a kamara Taxis Szakmai Kollégiumával a régebben már sikerrel folytatott közös ellenőrzéseket felújíthatnánk. Ez utóbbi lépés sokkal hatékonyabbá tehetné az ellenőrzést. Korábban már bebizonyosodott, a taxisok na-



mellett – már nevesítve lett a Fővárosi Közterület-felügyelet, mint a taxiállomások ellenőrzésére kijelölt szervezet. Ezért, illetve a felügyeletnél bekövetkezett személyi változások következményeként, megváltozott a helyzet. Együttműködési megállapodást kötöttünk a felügyelettel, melyben rögzítettük többek között, hogy számukra, a taxiállomás-használati díj bevételeiből ezeknek a feladatoknak az ellátására évente 20 milliót átutalunk. Megállapodásunk értelmében a Fővárosi Közterület-felügyelet minden

letszerűen, hanem egy általunk kidolgozott szisztéma szerint. Ennek alapja, hogy a taxiállomásokat más szempontok alapján is ellenőrző munkatársunk rendszeresen térképezi a hálózatot és súlyozza a drosztokot aszerint, hogy hol jelentkezik visszatérően gond. Erre építve, kéthetenként – a közterület-felügyelettel egyeztetve – ellenőrzési tervet dolgozunk ki az adott időszakra. Így fordulhat elő, hogy egy-egy kiemelt

tal taxiellenőrei is meghatározott időnként beülnek az autókba és a saját szempontjaik szerint végzik munkájukat. Nagyon szeretnénk – és erre a közelmúltban történtek konkrét kezdeményezések –, ha a kamara Taxis Szakmai Kollégiumával a régebben már sikerrel folytatott közös ellenőrzéseket felújíthatnánk. Ez utóbbi lépés sokkal hatékonyabbá tehetné az ellenőrzést. Korábban már bebizonyosodott, a taxisok na-

Havi aforizma

A hatalom elszigetelődésre vezet, az elszigetelődés pedig a hatalom szeszélyes gyakorlására. Ez szétrombolja a normális kapcsolatokat a vezető és a nép között, ami végül a hatalom elkorcsosodására vezet, és ezzel képességének elvesztésére, hogy egységben tartsa a társadalmat. Ma ezzel a problémával kell szembenéznünk.

George E. Reedy

TÁJÉKOZTATÁS

2007. június elejétől előreláthatólag 2007. augusztus végéig idén is folytatódnak a 2-es metró rekonstrukciós munkái.

Ennek során a VII. ker. Rákóczi út 42. szám előtti taxiállomás az Akácfa utcába, továbbá a VIII. ker. Blaha L. téri taxiállomás a parkolóba lesz ideiglenesen áthelyezve.

Héray László
ügyvezető igazgató

Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht.

gyon sokat tudnak segíteni a munkánkban. Lesznek tehát olyan időszakok, amikor autókba a különböző cégek etikusai ülnek. Sőt, ha erre lesz lehetőség, akkor ezekbe az akciókba a rendőrséget is bevonjuk. Remélem, a közös, kibővített, visszatérő ellenőrzések a mi statisztikánkat is tovább javítják. Tapasztalataink szerint számunkra mindössze a taxiállomások egynegyede-egyharmada jelent rendszeresen gondot. Itt szeretnénk elsősorban erősíteni a fegyelmet.

• **Legutóbbi számunkban közöltük azt az emlékeztetőt, mely a BKIK képviselői, illetve a kht. ügyvezetője közötti, április végén tartott, megbeszélés témáit rögzíti. Ebben szerepelt a közös ellenőrzések felújításának szándéka mellett az a visszatérő kérdés is, hogy a budapesti taxis-létszámot a taxiállomás-férőhelyek számához kellene kötni. Ez igen sok problémát azonnal megoldana, és jog-**

szerűsége sem lenne vitatható.

• Közismert, hogy a bővítésekkel kapcsolatos szakmai egyeztetések során többször megállapítottuk, hogy a férőhelyek számának jelentősebb emelése a továbbiakban egyszerűen forgalomtechnikai korlátokba ütközik. Kérdés, hogy akkor mi lehet a megoldás? Az is közismert tény, hogy különböző jogi aggályok vannak azzal kapcsolatban, hogy a kiadott taxiengedélyek számát valamilyen jogszabályi módon korlátozza. Tudjuk viszont azt is, hogy vannak Magyarországon olyan városok, ahol pont a taxiállomások száma szab határt a kiadott taxiengedélyek számának. Biztos tehát az is, hogy egy ilyen korlátozásnak kell legyen megfele-



V. kerület, Petőfi Sándor utca: taxik szépen, rendben

lően alátámasztható jogi indoklása is. Logikailag teljesen helytálló, hogy ne adjunk ki több engedélyt, mint ahány taxiállomás-férőhely a rendelkezésünkre áll. Én azt hiszem, hogy a férőhelyek korlátozott

száma az élet más területén is szab bizonyos természetes határokat a bővítés előtt. Így elképzelhetőnek tartom, hogy az erre illetékesek találnak majd jogszabályi megoldást. Ezt az elképzelést támogatja a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma is, érdekeink tehát megegyeznek e téren is.

• **Az V. kerületben hosszú éveken át csak olyan drosz-tok épültek, melyek a fővárosi tulajdonú útvonalakra lettek elhelyezve. Ugyanakkor ígéret volt arra, hogy a helyzet előbb-utóbb rendeződik. Szerintem azóta sok-sok év eltelt. Hol tart most a tárgyalás?**

• Az V. kerületben még valóban nem kaptuk meg valamennyi férőhelyigényünkre az építési engedélyt. De reméljük, hogy a kerülettel változatlanul tovább folytatott egyeztetések során tovább bővíthetjük a belvárosi férőhelyeinket. Tudni kell ehhez azt, hogy az V. kerületben a parkolást illetően jelenleg egy reformfolyamat zajlik. Felmerült, hogy ez a kerület kiszáll a fővárossal közös parkolási társulásból és teljesen új szempontok alapján rendezik majd a problémát. Remélem, hogy ezekbe az új elvekbe és szempontokba súlyozottan belelép a tömegközlekedés – és az annak szerves részeként értelmezett taxiszolgáltatás – megállóiigénye is. Így remélem, több férőhelyet is kapunk majd taxiállomások céljára.

Taxik számára megnyitva

MINDKÉT IRÁNYBÓL JÁRHAÓVÁ TETTÉK A NAGYMEZŐ UTCÁT

Vagy egy tucat kolléga keresett meg, hogy átmehe-szünk ismét a VI. kerületi Nagymező utcán. Természe-tesen megkerestem a VI. kerület vezetőjét.

Tisztelt Vezető!

A VI. Nagymező utcában mélygarázs épül. Vagy nem épül. Ez külön történet. De amíg állnak a dolgok, nem lehetne újra engedni a forgalmat? Hosszú hetek óta csak a biztonsági őrcök vannak a helyszínen, az autókok ezreinek kilométereket kell kerülniük! Legalább a taxikat engedjék be úgy, mint a Nagymező utca másik részére!

Budapest, 2007. 04. 02.

A taxisok nevében köszönettel:

Juhász Péter
újságíró, taxi-gépkocsivezető

Szomorúan olvastam az illetékes választát:

Tisztelt Uram!

Tárgy: Bp. VI. ker. Nagymező u. (Andrássy út – Király u. közötti szakasz) forgalmi rendje
Fenti tárgyban benyújtott kérelmére az alábbi tájékoztatást adom:

A Nagymező utcai mélygarázs építésének engedélyezési eljárásának lefolytatására a Közép-Magyarországi Regionális Közigazgatási Hivatal a XIII. kerületi Polgármesteri Hivatal jegyzőjét jelölte ki, mely eljárás jelenleg folyamatban van.

A munkaterület birtokba vétele 2007. április 12-én megtörtént, s egyben az önkormányzat a Terézvárosi Vagyonkezelő Zrt.-t megbízta az ideiglenes helyreállítási munkálatok lebonyolításával.

Tájékoztatom ugyanakkor, hogy Önkormány-

zatunk képviselőtestületének döntése értelmében az utca forgalmi rendjében változtatást nem kívánunk eszközölni, így a BKV, a megkülönböztető jelzést használó járműveken, az ott lakók lakóhelyének megközelítését, valamint az üzletek ki-és berakodását biztosított célforgalmon kívül egyéb gépjárművek a jelzett útszakaszon nem haladhatnak át.

Budapest, 2007. május 04.

Tisztelettel:

Verók István
Budapest Főváros
VI. kerület Terézváros Önkormányzat
polgármestere

Tehát május 4-én a polgármester úr elutasította a taxisok kérését. Hat nap múlva viszont a következő – a fentiek figyelembevételével – meglepő információ jelent meg a kerület (hivatalos) honlapján:

„Verók István, Terézváros polgármesterének döntése alapján 2007. május 10-től már a taxisok is áthaladhatnak a Nagymező utca Andrássy út – Király utca közötti szakaszán. Az érintett területen az átmenő forgalom tilos, kizárólag a trolibuszok közlekedhetnek, illetve a helybéli lakosok és üzletlajdonosok számára megengedett a behajtás.”

Tehát a lényeg: május 10-től ismét átmehetünk az Andrássy út és Király utca között a Nagymező utcában.

Köszönjük!

A taxisok nevében:

Juhász Péter

Folytatás a 9. oldalon

Folytatás a 6. oldalról

• **Többször beszélünk arról, hogy a taxiállomások kialakításánál olyan ügymenetet vezetnek be, ami hasonló a tömegközlekedési megállóhelyek kialakításának módszeréhez, vagyis egyszerűsödik az engedélyezési eljárás. Lesz ebből valami?**

• Tulajdonképpen maga a folyamat egy jogszabály-módosítás miatt egyszerűsödött, de ettől függetlenül a közterület tulajdonosának, mint kezelőnek, továbbra is engedélyezési joga van. Ez meg is marad, a szabályozás ugyan valóban nagyon hasonló a tömegközlekedési eszközök, autóbuszok, trolis megállóinak kijelöléséhez. Azonban az, hogy a tárgyalásokat minden kerülettel, minden taxiállomásra vonatkozóan le kell bonyolítani évente, nem változott. Ez többek között az egyik legidőigényesebb feladatunk, melynek végeredménye egy közel optimális taxiállomás-háló-

zat fenntartása a fővárosban.

• **A délutáni és éjszakai ellenőrzéseken kívül komoly gondot okoz, hogy a hétvégeken, illetve az ünnepeken a bevásárlóközpontok közelében lévő taxiállomásokat a lakosság egyszerűen ingyenes parkolónak használja. Ilyenkor ellenőr sincs, mert a közalkalmazotti munkaidőbe ez nem fér bele, a bérpótlékokat pedig nem képes egyik szervezet sem kifizetni. Lesz ebben valamilyen elmozdulás?**

• Igen, szeretnénk, ha lenne. A megoldás nagyban függ a közterület-felügyeletről. Pontosabban attól, hogy adnak-e a hétvégi ellenőrzésekhez külön anyagi forrást? Amennyiben viszont ennek



A taxiállomást jelző tábla az Andrassy út hangulatához méltó oszlopot kapott

a forrásnak a biztosítása a mi feladatunk lenne, akkor ennek jelentkezni kellene a taxiállomáshasználati díjakban is. Ez a kér-

dés tehát még nyitott, és nem zárólag rajtunk múlik a döntés.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**
-kó-

Fuvardíjtárgyalás a józsefvárosi piacnál

Yéres vita

A rendőrök pár óra alatt elfogták azt a párost, akik május 12-én, a délelőtti órákban, a józsefvárosi piacnál egy taxissal a fuvardíjról egyezkedtek, majd a magas viteldíjon összekülönböztek, végül oldalba szúrták a vállalkozót és távoztak a helyszínről.

A józsefvárosi piacnál bármi megtörténhet, így igazából azon sem lepődött meg a helyi publikum, ami május 12-én szombat délelőtt történt. Az egyik taxis megérkezett a piachoz, kiszállt a kocsijából, amikor odalépett hozzá egy férfi és egy nő. Eddig nincs is ebben semmi szokatlan. Elkezdődött az egyezkedés, hogy mennyiért is vállalná a taxis a fuvar. Szó szót követett, egyszer csak villant a penge, a fuvarozó éles fájdalmat érzett bal oldalában, odakapott, miközben ujjai között kicsordult a vére. A fiatal pár csak arra ügyelt, hogy késüket ne felejtsék a sofőrben, és a tömegben pillanatok alatt eltűntek. Az egyre erősebben vérző magánfuvarozó előbb hallani sem akart az orvosi segítségről, ám sebéből egyre jobban folyt a vér, így rövidesen a mentőben találta magát, majd a kórházban, ahol a sérüléséről megállapították, hogy 8 napon túl gyógyuló. Ebben az esetben viszont a rendőrségnek hivatalból el kell járnia, a kórháznak pedig szűrt seb lévén értesítenie kell a hatóságokat.

A kerületi kapitányság rendőrei a BRFK Akció Osztályának munkatársaival közösen kihallgatták a sértettet, aki elmondta mi is történt, majd személyleírást adott támadóiról.

Ennek alapján indult a szurkálók azonosítása és elfogása. A piacon végzett tanúkutatás és adatgyűjtés nem sokkal később eredményre is vezetett. Akadtak ugyanis a piacnak olyan állandó látogatói, akik tudni vélték, hogy a páros hölgy tagja sűrűn mulatja idejét a közeli vendéglátóhelyeken.

Nem sokkal később – több szórakozóhely ellenőrzése után – az egyik kőbányai kocsmában elfogták a 19 esztendő nő, aki nem titkolta, kivel is töltötte a délelőttjét, így 23 éves társának kezén is hamarosan kattant a bilincs józsefvárosi lakása előtt. A gyanúsítottakat előállították a kerületi kapitányságra, és őrizetbe vételük mellett megkezdődött kihallgatásuk. Mindekettőt tagadták a bűncselekmény elkövetését. Azt elismerték, hogy vitatkoztak a taxissal a fuvardíjon, össze is veszték vele, mert túl sokat kért tőlük, de mint állították, ők ott hagyták a fuvarozót, eszük ágában sem volt ezért leszúrni.

A kés nem került elő, így egyelőre van egy oldalba szúrt taxis, aki állítja, a páros okozta a sérülését, és van két gyanúsított, akik – pestiesen szólva – vadul tagadják ezt. A büntetőeljárásnak lesz a feladata, hogy pontosan tisztázza az eset körülményeit. Amennyiben a gyanú beigazolódik és kiderül ki is használta a kést, úgy súlyos testi sértés miatt kell felelnie a támadónak, amiért akár 3 év szabadságvesztésre is ítélik. Amennyiben egyéb minősítő körülményt is megállapít a bíróság, úgy akár 8 évig terjedő büntetés is kiszabható.

k.z.t.

BTI – Taxicentrum hírek

A BTI iroda szabadság miatt július 5-én csak könyvelési, adóbevallási ügyekben üzemel (Putz György könyvelő várja a kollégákat), 6-án pénteken pedig zárva tart.

Július hónap a második negyedévet követő hónap. Aktuális a személyi jövedelemadó és a különadó előlegek befizetése, július 12-ig. Szintén ekkor aktuális a nálunk könyveltető, vagy havi bevallásait megrendelt kollégák részéről a második negyedévi szolgáltatási díj kifizetése.

Kérjük azokat a kollégákat, akik iparüzési adójuk és NYENYI bevallásuk elkészítését és továbbítását ránk bízták, fáradjanak be a saját példányukért és a feladási igazolásért.

Némi szünet után ismét kaphatók irodánkban taxis brifkók, atlaszok, Taxis Angol nyelvkönyv, és taxióra-papírszalagok.

Kellő jelentkező esetén a Taxis Angol nyelvkönyv anyagán alapuló intenzív angol nyelvtanfolyam indul a nyári hónapokban. Jelentkezés és bővebb felvilágosítás a BTI-ben.

A szöszi elviszi a barátja moziba. A mozi bejárata felett a fényreklám a következőket hirdeti: Két óra izgalom! Két óra borzongás! Két óra kikapcsolódás! Két óra igazi szórakozás!

Mire a szöszi: – Megörültél? Csak nem képezed, hogy nyolc órán keresztül a moziban ülsz?!

BUDA-TELEŐ SZEMLE



Az előző évekhez hasonlóan, az idei évben is a nyár első napjaiban tartottuk meg szokásos éves gépkocsiszemlénket. Az időpont kiválasztása szerencsésnek bizonyult, így komolyabb hőség vagy vihar nélkül tudták a munkájukat végezni Etikai Bizottságunk tagjai.

Autóink műszaki és esztéti-



idén senkit sem kellett elküldeni azzal az indokkal, hogy a gépkocsija a taxizásra a Buda Kft.-nél a továbbiakban alkalmatlan.

A szemlén vendégként az autókereskedők közül a Chevrolet és Opel Gombos állította ki dízel Lacetti, Epica és Zafira modelljeit, valamint a Pimagáz népszerűsítette új generációs autós gázzettjeit.

Reif Zoltán



A rendőrök körében felmérést végeznek. A feladat: különböző alakú lyukakba különböző formákat kell beilleszteni. A felmérés végeredménye: a rendőrök 5%-a elég ügyes, 95%-a viszont nagyon erős!

kai állapotán kívül leellenőriztük még a taxik és a taxik papírjait is.

Újdonság csak annyi volt, hogy az idei évtől, akinek 10 évesnél idősebb autója van, és „A” kategóriás szeretne lenni, annak egy próbaúttal egybekötött szigorúbb „vizsgán” kellett részt venni, valamint vállalniuk kellett, hogy negyedévente ismételtelen bemutatják autójukat.

Számomra az volt legpozitívabb tapasztalat, hogy



Erről írt a Taxisok Világa
1997 júniusában

10 éve történt

Nem várható létszámkorlátozás

És azóta sem... A Taxisok Világa az 1992-ben megszületett „taxisrendelet” kapcsán készített riportot az illetékes minisztérium képviselőjével. A beszélgetésben felmerült, hogy a taxis szakmába történő beáramlást a rendeleti szabályozás nem korlátozza kellőképpen. A tanfolyamok igazából csak idő- és pénzrablók, az autók műszaki követelményei akár 17 éves taxi működését is lehetővé teszik, a vagyoni letét intézménye elavult, felhígult. (Csak érdekességképpen jegyzem meg, hogy az előírt vagyoni letét összege már 1997-ben is 100 000 forint volt, és ma is annyi. Csak akkor nem 270 forint volt egy liter benzin, hanem 151....) Néhány idézet a riportból: „Azt gondolom, hogy nem a szabályozás hiánya miatt borult meg az egyensúly a kereslet-kínálat tekintetében.” „Mi olyan szakmai egyetértésen, meg egyezően nyugvó szabályokat szeretnénk alkotni, amely elfogadható a szakmai vezetésnek, a szakmának, az igazgatásnak és a kormánynak egyaránt, illetve az utasok érdekeit szolgálja.” (Ez azóta sem sikerült...)

Ötletek a taxizás szabályozására

A rendeletalkotók által létrehozott szabályozás működésképtelenségét tapasztalva, néhány taxis vállalkozónak is meglódult a fantáziája: saját szabályozást alkotott. Íme néhány mondat egyik kolléga ötletei közül: „...új taxis csak alkalmazottként kezdhet dolgozni. ... Pszichológusok által össze kellene állítani egy olyan tesztlapot, amely arra irányulna, hogy az illető mennyire képes uralkodni magán és taxióráján, amikor gazdasági erőfölénybe kerül – mondjuk egy nagyon rossz napon a taxiba gyanútlanul beült, maximumisan tájékozatlan, jóhiszemű parasztbácsival szemben. Egy ilyen tesztlap elkészítése után ki lehetne szűrni azokat, akik a legeslegtöbbet ártanak a szakmának. ... A több éve veszteséges, vagy a létminimumnál lényegesen alacsonyabb jövedelmet produkáló taxisoktól, ha van ilyen, az ő érdekükben visszavonmám a taxiengedélyt, ne szenvedjenek tovább, ez a munka nem megy nekik.”

Van-e kiút?

Ezzel a sokatmondó címmel került megrendezésre Szegeden 1997-ben az a közlekedési konferencia, melynek megállapításai még ma is meghatározóak a taxis szakma számára. A Taxisok Világa a konferencia teljes vitaanyagát leköszölte, itt helyhiány miatt csak a legfontosabb témaköröket emeljük ki:

- A taxizás személyi feltételei
- A taxizás tárgyi feltételei
- Vállalkozási gazdasági környezet feltételrendszere
- Taxis létszám
- Taxiállomások helyzete
- Tarifameghatározás
- Ellenőrzés
- Szankcionálás

Ma is ezekkel a kérdésekkel foglalkozunk...

Bekeményít az APEH?

Az utóbbi időben erősen megszaporodott azoknak a taxisoknak a száma, akik az adóhivataltól ellenőrzésre kaptak felszólítást. Az APEH-vizsgálat alapvetően két témakör köré csoportosul: az egyik a már sokat emlegetett vagyonosodási vizsgálat, amelyről előző számainkban is hírt adtunk. A vagyonosodási vizsgálat az eddigi információink szerint céltartan történik, ami azt jelenti, hogy nem véletlenszerűen, hanem valamilyen nyomós indok alapján választják ki azokat a vállalkozókat, akiket a vizsgálatnak vetnek alá. A kiválasztás szempontjai között szerepelnek nyilvános és nem nyilvános tényezők egyaránt. Ez utóbbiakra csak tippelni tudunk, de nagy valószínűséggel nem a taxis jövedelmek azok, amelyek dominálnak a kérdésben. A vagyonosodási vizsgálatra kiválasztottakat ajánlott levélben keresi meg a hivatal, amelyhez egy „kérdőívet” is mellékel (ennek tartalmát múlt havi számunkban közöltük). Tudomásunk szerint Budapestten ezidáig tíznél kevesebb azoknak a taxisoknak a száma, akik ebbe a vizsgálatba beleestek. A 6000 budapesti taxisból ez nem éri el a kéttized százalékot.

Az APEH a nagyhalakra koncentrál

- a kisember nyugodtan alhat -

Időről időre felröppennek számok arról, hogy milyen vagyoni, vagy jövedelmi értékhatároknál „mozdul” az APEH. Százmillió forint fölötti vagyonokról, többmillió havi jövedelmekről esett szó. A csőrök tehát úgy tűnik hátradőlhetnek. Legalább is ezt támasztja alá az APEH elnökének nyilatkozata, amely szerint: „kapacitás híján nem tudjuk mindenkire kiterjeszteni a vizsgálatokat. A kisemberek többsége nyugodtan alhat.”

A másíkfajta adóvizsgálat megkezdéséhez egészen különös, ez idáig nemigen használt módszert használ az adóhivatal: telefonál! Telefonon felhívja a vállalkozót, és egyszerűen megkéri, hogy egy egyeztetett időpontban fáradjon be bizonylatellenőrzésre. Ez a vizsgálat jellemzően két évet, a 2004-et és a 2005-öt érinti, és a revizor arról kíván meggyőződni, hogy a vállalkozó rendben vezeti-e könyvelését, megvan-e minden olyan bizonylata, analitikája, amit a jogszabály előír, illetve az adóbevallásában megadott adatok egyeznek-e a könyvelési adatokkal. Ez a fajta ellenőrzés – szemben a vagyonosodási vizsgálattal – gyorsan lezajlik, általában egy-másfél óra alatt jegyzőkönyv felvételével zárul. Információink szerint az eddigi vizsgálatok nagyrésze rendben taláta a vállalkozók adminisztrációját, azonban néhány hiányosságot is feltárt. Ezek a következők:

Szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartásának nem, vagy nem megfelelő módon való vezetése (számlatömbök nyilvántartása).

Járulék-analitika hiánya (ez az a bizonyos „bérszámfejtés”, amelynek szükségessége már korábban is felhívtuk a figyelmet).

Eltérés az adóbevallás és a könyvelés adatai között.

A székely meg a fia az érett gyümölcsöt szedik össze a kertben. A fiú megkérdezi: – Mi lesz ebből a sok gyümölcsből, édesapám?

– Hát ha anyád meggyógyul lekvár, ha nem, akkor pálinka.

* * *

– Doktor úr, nekem visszafelé folyik a vérem!

– Miből gondolja ezt a marhaságot?

– Hát, régebben, ha a feleségem megsimogatta a hajam, felállt a farkam, most meg, ha megsimogatja a farkam, égnek áll a hajam!

* * *

A férfi este odaáll az asszony elé. Mutogatja az izmait:

– Nyolcvan kiló dinamit!

Az asszony gúnyosan nevetni kezd: – Mit érek vele, ha a gyújtózsínor csak négy centi!?

Az eddig lezajlott bizonylatellenőrzési vizsgálatok közül – tudomásunk szerint – egy sem zárult büntetéssel. A vagyonosodási vizsgálatok még folyamatban vannak.

Nyomatékosan felhívjuk a taxis vállalkozó kollégák figyelmét, hogy az adóhivatal elektronikus adatkezelésre való átállása, és ennek nyomán naprakész információi miatt egyre korábban felderítheti a bevallási-, vagy befizetési hiányosságokat. Mig régebben évek is eltelték addig, míg a hatóság „észrevette” hogy a vállalkozó nem fizeti a járulékait, ma ez az időtartam hetekre, sőt napokra zsugorodott. Ma már nem tekinthetünk el a naprakész könyveléstől, a havi bevallások és befizetések pontos teljesítésétől, mert a számítógép, az elektronika mindent jelez. És ezt rendkívül gyorsan teszi...

Napra kész az adatbázis

City szemle 2007.



Egy páratlan ajánlat a Palota Automobiltól

Május 21-22-én tartotta a City Taxi 2007-es – immár hagyományos – gépkocsiszemléjét. Ennek, mint mindig, ezúttal is két fő célja volt. Előszörban a szolgáltatásban részt vevő kollégák és autójuk együttes összképét szerettük volna felmérni, de ezek mellett a szokásos egyéb ellenőrzéseket is elvégeztük.

Felhívtuk minden kolléga figyelmét arra, hogy a szemlén az előző évekkel ellentétben a munkavégzésnek megfelelően felöltözve kötelező megjelenni (rövidnadrág, strandpapucs stb. NO). Különös figyelmet fordítottunk a gépkocsin és a gépkocsiban elhelyezett felségjelzések és reklámanyagok egységes megjelenésére. Az eltéréseket és hiányosságokat a helyszínen azonnal ki kellett javítani.

A gépkocsik kategóriába (1-es, 2-es) sorolását, minden esetben alapos ellenőrzés előzte meg.

Bósz Péter marketingfőnök hatékony és odaadó munkájának köszönhetően a CITY TAXI szolgáltatásában zászlóshajóknak tekintendő V.I.P. kategóriás autók szigorúan és megnyugtatóan lettek ellenőrizve. Köszönjük!

Szűrőpróba szerű URH-ellenőrzéseket is végeztünk (126 db). E területen összesen 9 szabálytalanságot találtunk.

Ellenőriztük a taxizáshoz szükséges okmányokat. Néhány esetben sajnos talákoztunk lejárt jogosítvánnyal is... Az érintett kollégák az érvényes okmány bemutatásáig tiltásba kerültek.



Már majdnem tulajdonosként



Az idő, a szervezés és a hangulat is jó volt

Kollégáink felelősségteljes részvételére jellemző, hogy a jelenléti ív és a távolmaradást igazoló iratok egyeztetése után egyetlen kollégát sem kellett elmarasztalni igazolatlan távollét miatt.

Ezúton is köszönjük a kollégáknak, hogy esztétikus, kulturált, igényes megjelenésükkel biztosítottak bennünket arról, hogy a színvonalas szolgáltatás személyi feltételei adottak a CITY TAXI-nál. Bízunk benne, hogy ez a mindennapok rohanásában is így marad. A szemle igazolta, hogy a folyamatos javulás igényét szem előtt tartva a CITY TAXI gépkocsiparkja jó.

A szemle másik, de egyáltalán nem másodlagos célja az új számítógépes rendszerhez tartozó aktuális adatbázis azonnali frissítése volt. Ennek érdekében a szemle helyszínére kitelepített számítógépeken az elnökség és a titkárság dolgozói azonnal javították a kollégák személyes, vagy gépkocsijuk adataiban történt változásokat. Ez az adatfeldolgozás az elmúlt évek gyakorlatával szemben már-már zavarba ejtően hatékony és gyors volt.

Visszatérve a szemle általános menetére megállapíthatjuk, hogy a szemlén részt vevő kollégáknak, a nagy segítséget nyújtó elnökségi és felügyelőbizottsági tagoknak, a marketingosztály és a titkárság dolgozóinak, valamint a szemlét végző reklamációs bizottság tagjainak köszönhetően zökkenőmentesen, jó hangulatban sikerült céljainkat megvalósítani.



Opel- és Chevrolet-kínálat a Gombostól

Majdnem kihagytam az „időjárás-felelőst” odafenn, akinek a jó időt köszönhetjük. Mindenkinek még egyszer megköszönöm a részvételt, és további eredményes jó munkát kívánok!

Bibók Sándor elnök
Reklamációs és Etikai Bizottság



A SEAT és Primagáz várja az érdeklődőket

FŐTAXI SZEMLE 2007

Amikor a taxicégnél a 2007-es szemlékről érdeklődtem, a Főtaxitól azt az információt kaptam, hogy náluk ez május hónapban minden munkanap, folyamatosan zajlik. Ugyanis – mint mondták – az évente megszokott ellenőrzést az idén összekötötték az URH-készülékek átállításával. Garamszegi Miklós vezérigazgatót ennek okairól kérdeztük.

• A Hírközlési Felügyelet hatályos rendelete alapján az URH-készülékeket 2008. december 31-ig kell átállítani – kissé pongyola meghatározással – „keskenysávra”. Ez a kötelezettség természetesen, mint minden taxitársaságot, a Főtaxit is köti. Időnk ugyan még lenne ennek végrehajtására, mert a végső határidő lejártáig másfél év van hátra, ám a dolognak van előnyös anyagi oldala is.



Garamszegi Miklós: – Az átállással másfél év alatt 9 milliót takarítunk meg

Nevezetesen: nálunk eddig 630 ezer forint volt a frekvenciadíj, ez az átállítás után lecsökken 130 ezer forintra. Hevenyészett számításal így a másfél év alatt közel 9 milliót takarítunk meg.

• *A megtakarítás összege valóban súlyos gazdasági érv. Kérdés, az átállítás mennyiben érinti a taxisokat? Már azon kívül, hogy egyszer nyilván be kell menni májusban a rádióval a szakemberekhez.*

• A taxisoknak az átállítási díj készülékenként 3500 Ft. Napi 50 rádiót tudunk átállítani, ezt kötöttük össze az évi rendes szemlével.



Az első lépcső: URH ki



Az átállítás néhány percet vett igénybe

Úgy szerveztük a beosztást, hogy a kollégáknak elég pontosan, a megadott időre bejönni. Ez esetben a feladat különösebb torlódások nélkül megoldható. Amit észrevettünk, hogy az új „keskenysávon” jobbák a vételi lehetőségek. Igaz, új átjátszókat is vettünk. A rövid időszak alatt azt tapasztaltuk, hogy kollégáink jobban tudnak az új sávon dolgozni. E mellett a korszerű átjátszóinkkal az ún. „batyuzásnak” megint adtunk egy pofont.

• *Mit jelent ez? Az új, „keskenyebb” sávon nehezebb lesz „batyuzni”, vagy a jelenleg zajló ellenőrzésen alaposabban megnézitek a rádiót?*

• Mindkét állítás igaz! Egyrészt valóban tüzetesebben megnézzük az URH-kat. Másrészt – mint említettem – új átjátszókat is vettünk, tehát könnyen kiszűrjük azokat, akik esetlegesen nem a megengedett 10 W-tal dolgoznak.

• *Az átjátszók száma is szaporodott? Nem viszi el ezek beszerzése a frekvenciadíj csökkenéséből adódó hasznot?*

• A szűkített frekvenciasávhoz ugyanannyi átjátszó kell, mint a korábbihoz. Csak most, a változtatással párhuzamosan, régebbi átjátszókat korszerűbbekre cseréltük. Tulajdonképpen a megspórolt díjkülönbözetet fordítottuk fejlesztésre. Ez a frekvenciadíj-csökkenés az átjátszók árát másfél év alatt bőven behozza.

• *Minden rádiótok alkalmas az új frekvenciasávra?*

• Elvileg tulajdonképpen mindegyiket át lehetne alakítani, de az öreg Yaesu-kat és a nagyon régi BRG-ket már nem érdemes, mert ezt nem lehet gazdaságosan megoldani. Ez műszakilag komolyabb, valószínűleg soha meg nem térülő beruházást igényelne. Ugyanakkor a nagyon elterjedt Kenwood, illetve a Maxonokból a P 100-as minden további nélkül, 10 perc alatt átalakítható.

• *Néztek mást is kiemelten az idei szemlén?*

• Természetesen! Egyrészt a gépkocsikat alaposan átnézzük, a régi matricákat lecseréljük. Figyeljük az életkort is, mert nálunk az

Két szöke nő áll a buszmegállóban és várják a távolsági buszt. Hamarosan jön is egy. Odamegy egyikőjük és megkérdezi a sofőrtól:

– Ez a busz elvisz Debrecenbe?

– Nem!

Odamegy a másik is és megkérdezi:

– És engem?

A szöke nőt felhívja a nászúton lévő barátnője: – Az idő pocscék, egész nap a szobában gubbasztunk. – A szöke kicsit gondolkodik, majd kíváncsian kérdi: – Te, mi az a gub?

A szöke nő küld egy SMS-t a férjének: – Drágám, itthon hagyta a telefonod!

„A” kategória nem csak a gépkocsi-felszereltség, hanem a jármű évjártatának függvénye is. Vagyis, amelyik gépkocsi elmúlt 6 éves, az a „B” kategóriába fog átkerülni.

• **Függetlenül attól, hogy milyen típusú? Például egy 6 éves Mercedes is?**

• Egyedi elbírálás azért létezik, de pl. egy 6 évesnél öregebb Skoda már nem „A” kategóriás.

• **Egyébként hogy áll korban a Főtaxi autóparkja? Nézzetek, hogy mennyi 2-3 éves, mennyi 5-6 éves autók van, vagy esetleg futnak ennél még idősebbek is?**

• Autóparkunk fiatalabb része most szaporodott jelentősen, mert tavaly sok kolléga lecserele a gépkocsiját. Tulajdonképpen a 6 éves kor fölötti autók már csak a gépkocsipark mindössze 10-15 %-át teszik ki. Természetesen ez nem azt jelenti, hogy automatikusan „B” kategóriás lesz minden 6 évesnél idősebb taxi. Ez – mint az előbb jeleztem – az állapottól is függ. Volt rá példa, hogy megbeszéltük az ebben érintett kollégával, hogy 3-4 hónapon belül bizony gépkocsi-cserére lesz szüksége, amit ő el is fogadott. Mert azért lássuk be, 6 éves kor fölött már elég szépen kellene költeni az autóra. Ugyanakkor van, ami akadályozza a gépkocsicserét. Nevezetesen, hogy a kollégák egy jelentős része autóját 5-6 éves részletre veszi. Így amikor kifizette az autót, nem szívesen vág bele azonnal egy újabb hitelbe. Érthető módon úgy gondolkodik, hogy szeretné, ha néhány évig termelne is az autó, részletfizetési teher nélkül.

• **A beérkező megrendelések kb. mekkora hányada „A” kategóriás megrendelés?**

• Ez bizony jelentős szám. Mivel a szerződéskötéskor a gépkocsiparkot is meg kell nevezni, megrendelőink többsége kiköti: ragaszkodik az „A” kategóriához. Sőt! Ezen belül a többség „nem dohányzó” taxit kér. Nálunk a Főtaxinál ráadásul elég sok a magánmegrendelés. Talán meglepő, de itt is egyre többen az „A” kategóriás és a „nem dohányzó” gépkocsit kérik. Főleg a nyári időszakban, mivel tudják, hogy az „A” kategóriában alapkövetelmény a légkondicionáló.

• **Van különbség a taxis öltözékében „A”, vagy „B” kategória esetén?**

• Az „A” kategóriában az öltözködési szabályokat azért egy picit megerősítettük, eddig a nyakkendő viselete volt kötelező, most a farmert is kitiltottuk. Se fekete, se fehér, se színes farmert nem lehet viselni. Próbálunk a jó gépkocsihoz kulturált, jó megjelenésű sofőröket produkálni. Ugyanakkor azt is tapasztaljuk, hogy az öltözködésmegvalósítási szándékunk nagy ellenszenvet vált ki a taxisokból. Pedig a kulturált megjelenést a piac megköveteli.

• **Láttam nem egy cégnél, hogy a nyakkendőviselési kötelezettségnek úgy próbáltak a kollégák eleget tenni, hogy a kocás flanelinghez felvettek egy szörnyű nyakkendőt. Szerintem a józólásra nem lehet senkit kötelezni. Azt legfeljebb csiszolgatni lehet, ami időigényes és időnként kilátástalan tevékenység. A „B” kategóriában nincs megkötés?**

• De van! Klottgatya, papucs, rövidnadrág ott sem lehet. A taxisokról kialakult rossz véleményt a legjobban a kulturált öltözködéssel lehet ellensúlyozni. Sok kolléga panaszkodik, hogy furcsán néz ki, amikor például a VIII. kerületben a parkettacsiszoló gépet nyakkendőben kell betenni az autóba. Szerintem viszont, ha a sofőr a VIII. kerületben vesz fel címet, abba akár ez is beleférhet. Kétségtelen, hogy nagyon sok esetben a sofőrünk valóban sokkal jobban öltözött, mint az utasunk, de mi szolgáltatunk a megrendelőknek, és nem fordítva. A megjelenés az egyik döntő része ennek a dolognak, a másik az ár lenne, de azt nem csak mi határozzuk meg.

• **Visszatérve a „nem dohányzó” autókhoz: Ti mit neveztek „nem dohányzó” autónak? Ahol éppen nem dohányzik a sofőr, de esetleg füstszagú az autó, vagy amelyekben sosem dohányzott senki. Autóitok nagyobbik vagy kisebbik része a „nem dohányzó”?**

• Sajnos ez összetett dolog. Szabályaink szerint nem dohányozhat a gépkocsiban a sofőr. Egyébként lehet, hogy dohányzik, de az autóban nem teheti. Általában egyébként is igaz: a taxisok az autó-



Az utolsó lépés: olyan matricákkal „plombálják le” a készüléket, melyek a legkisebb elmozdításra is véglegesen elszíneződnek

ban nem dohányoznak, sőt egyre több olyan van, aki az autón kívül sem. Sajnos általában abból van probléma, ha például egy vendéglátóipari egységből felveszi utasát a kolléga – „nem dohányzó” kocsival – utána pedig három órán keresztül kell szellőztetni az autóból az utasba, vagy annak öltözékébe beivódott dohányfüstöt. Nálunk erre korábban olyan megnevezés volt, hogy „füstmentes”, de sajnos az utasok miatt ezt nem tudjuk tartani. Tehát maradtunk a „nem dohányzó”-nál. Nagyon ritkán van problémánk abból, ha a másik utas érzi az előző fuvarból „megmaradt” dohányszagot és reklamál: ő „nem dohányzó”-t kért! Ezt azért általában sikerül megmagyarázni. Azt is tudomásul kell venni, hogy a dohányzók elleni harc – én is füstölök – egyre erősebb. Lassan már mindenhol ki leszünk tiltva, de ez a magánügyem. A taxi viszont egy olyan szolgáltatás, ahol ezt a kérdést egyértelműen megrendelőink kérésének megfelelően kell megoldanunk. Egyébként taxiparkunk nagyobb része „nem dohányzó”. Még azok az autók is, ahol a tulajdonos egyébként szeret füstölni, de autója érdekében ezt az utcán teszi. Így több megrendeléshez jut.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

Berkó

A szöke nőhöz egy veszekedés hevében így szól a barátja:
– Neked biztos vákuum van a fejedben!

A nő kicsit eltöpreng ezen, majd gúnyosan így válaszol:
– Hát, az még mindig jobb, mint-ha semmi sem lenne benne!

Európai körút ötezer fontért

LAST MINUTE TAXIVAL

A 89 esztendő angol hölgy már nem vágyott a repülőtér és a repülés kellemtelenségeire, így 73 éves barátnőjével úgy döntöttek, taxival utaznak el a Görögországba. A 63 esztendő fuvarozó kétezer fontért és teljes ellátásért vállalta az európai körutazást.

Az 59 fontos repülőjegy helyett a kétezer fontos fuvardíjat vállalta inkább a délkelet-angliai Suffolkban élő 89 éves Kathleen Searles és 73 esztendő barátnője, Wendy Turner, így a barátnő a 63 éves Julian Delefortrie taxis minibuszával vágta neki a nagy körutazásnak. A barátnő a calais-i kompna keltek át az öreg kontinensre, majd útközben megálltak Münchenben és Belgrádban is pihenni. Kényelmes tempóban szeltek át a földrészt, és ahol számukra érdekesnek tűnő látivalval találkozottak, ott elidőztek.

A The Times beszámolójából kiderül: a taxis korábban már többször szállította az idős hölgyet a fővárosi Globe színházba, innen az ismeretség, ezért választhatták. Amikor Mrs. Searles telefonon felhívta és aziránt érdeklődött, hogy egy hosszabb, többnapos utazást bevállalna-e, rögtön igent mondott, ám azt legmerészebb álmában sem sejtette, hogy egy európai körútról lesz szó. A megrendelő azonban vállalta a kétezer

Szemle a Taxi 2000-nél



A Taxi 2000 május 21-22-23-án tartotta a gépkocsiszemlét, a már megszokott helyen, az I. ker. Váralja utcában.

Az Etikai Bizottság munkáját idén az ISO 9001 minőségtanúsítási rendszer bevezetésének jegyében végezte. Ez ugyan az eddig megszokottakhoz képest több adminisztrációval járt, de a kiértékelés, illetve a hiányok pótlásának ellenőrzése így nyomon követhetőbbé vált. A folyamatosan javuló minőséget mutató gépkocsiparknak köszönhetően komolyabb szankciót senkivel szemben sem kellett alkalmazni. Egy gépkocsi került azonnali tiltásba a nem megfelelően rögzített hátsó kipufogódob miatt. A kisebb esztétikai hibák



korrigálására 1, illetve 2 hét határidőt kaptak a kollégák. Az URH kódazonosítók lekerültek a hátsó szélvédőkről és a jobb láthatóság érdekében, egységesen a hátfal bal oldalára kerültek az új matricák.

A rádióellenőrök valamennyi URH-rádiókészüléket szabályosnak találtak, és új plombával láttak el.

Hoppál Ferenc

A szőke nő beáll a benzinkút-ra. Odamegy hozzá a kutas és megkérdezi:

- 95-ös vagy 99-es benzint tankoljak?
- Miért idei nincs?

fontos fuvardíjat, a sofőr kosztját és kvartélyát is a hosszú útra. Ennek tudatában egyeztettek az indulás időpontját, a tervezett útvonalat, majd nekivágtak a túrának.

Kathleen Searles elárulta, a repülőtéri nyüzsgést már terhesnek és fárasztónak találta volna, és nem akarta, hogy a korára tekintettel tolókosziban furikázzák a beszállóhelyre. Őszintén szólva a repülést sem kívánta, ezért döntött a taxi mellett. Egész életében vágyott rá, hogy felkeresse Arisztotelész – Nagy Sándor oktatójának – híres görög iskoláját, ez készítette e nem mindennapos kiruccanásra.

Célhoz érve az angol barátnők megtekintették a görög nevezetességeket, majd ahogy érkeztek, ugyanúgy, szép nyugodt tempóban elindultak haza. Visszafelé megpihentek Magyarországon és megnézték Budapest látványosságait is, majd megálltak még Ausztriában és Németországban is, így hat nap alatt értek haza.

A taxis kétezer fontot számlázott a páratlan körutazásért, de becslése szerint a szállással és kosztal együtt a kirándulás belekerülhetett ötezer fontba is. Am a megtett úthoz képest ez sem volt nagy ár, hiszen a körutazás hatezer kilométerére lebontva, kilométerenként kevesebb, mint egy fontot költöttek.

A két barátnő élményekkel gazdagon tért haza, és elárulták, egy kicsit ugyan most pihennek, de ezután bármikor készek egy hasonló nagy túrára.

Cash

Az idős néninek elintéznivalója van a hivatalnál. A papírok kitöltése után a hivatalnok mutatja a néninek:

- Itt tessék aláírni.
- Hogy írjam alá?
- Hát, ahogy a leveleket szokta.
- Rendben.

A néni írja: „Sok, sok szeretettel: Nagyi”

Két részeg észreveszi, hogy pont a buszgarázs előtt állodogálnak.

- Figyelj csak, vigyünk el egy buszt, azzal gyorsan hazajutunk.

- Jó, te menj be, köss el egyet, én meg idekint figyelek.

Eltelik fél óra, az örködő már

türelmetlen. Bemegy a társa után, és látja, hogy az idegesen rohogál a járművek között.

- Te meg mit csinálsz?
- Az istennek sem találok 7-es buszt!
- Hát te teljesen hülye vagy?! Kössünk el egy 9-est, aztán majd gyalogolunk egy saroknyit.

Nyuszika felhívja telefonon a henteset.

- Szia, hentes, malacfüled van?

- Igen.

- És marhanyelved is van?

- Igen van.

- És csirkelábad?

- Az is.

- Hát kurva ronda lehetsz...

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez ez a tábla?

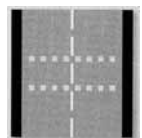
- a) Az egyirányú forgalmú útra ebből az irányból behajtani tilos.
- b) Az útra mindkét irányból behajtani tilos.
- c) Az útra csak célforgalomba szabad behajtani.



2. Mi a teendője, ha taxijával nagy sebességgel közeledik a táblával jelzett hely felé?

- a) Tempóját a biztonságos kanyarvételhez szükséges mértékben csökkentenie kell.
- b) A kanyarban szakaszosan kell a taxiját fékeznie, és állandó iven célszerű haladnia.

c) Szorosan az úttest jobb szélére kell húzódnia.



3. Mire kell számítani, ha az úttesten sárga színű ilyen útburkolati jelet lát?

- a) Az úttestet keresztező gyalogúton közlekedő gyalogosok megjelenésére.
- b) Az úttesten ideiglenes jelleggel kijelölt gyalogos-átkelőhelyre.

c) Az utat keresztező kerékpárútra.



4. Megszünteti-e az ilyen tábla a korábban jelzőtáblával jelzett előzési tilalmat?

- a) Igen.
- b) Nem.



5. Előzhet-e taxijával közvetlenül az ilyen táblával megjelölt hely előtt?

- a) Igen, bármelyik járművet megelőzheti.
- b) Általában igen, kivéve a villamost.
- c) Nem.



6. Mit jelez ez a tábla?

- a) Az út egyirányú forgalmú.
- b) Az útkereszteződésben csak egyenes irányban szabad továbbhaladnia.
- c) A keresztező út egyirányú forgalmú.



7. Megállhat-e taxijával az ilyen táblával jelzett hely jobb szélső forgalmi sávján?

- a) Igen, ha az egy helyben tartózkodás ideje nem több, mint öt perc.
- b) Legfeljebb az utas ki- vagy beszállásának az idejére.
- c) Nem.

8. Egyes járművezetők miért száguldoznak gépkocsijukal az útjainkon?

- a) Mert nem ismerik a KRESZ-ben számukra megengedett első sebességhatárokat.
- b) Mert nem tudják, hogy ezzel szabálysértést követnek el.
- c) Mert valamilyen ok miatt vállalják a szabályszegés kockázatát és bíznak a hátrányos következmények elmaradásában.

9. Az alábbiak közül mi lehet az oka annak, hogy sokan nem csatolják be a biztonsági övüket?

- a) Mert véleményük szerint lakott területen az elérhető vi-

szonylag kis sebesség miatt az öv használatának nincs nagy jelentősége.

- b) Mert csak saját magát veszélyezteti, így másokat nem rövidít meg a mulasztásával.
- c) Bízik a felelősségrevonás, illetőleg a baleset bekövetkeztének az elmaradásában.

10. Veszélyezteti-e önmagát és járműve épségét az a vezető, aki nappal és jó látási viszonyok között lakott területen kívül nem világítja ki gépkocsiját nappali menetjelző lámpával vagy tompított fényszóróval?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb a pénztárcáját, mert a rendőr szabálysértés miatt megbírságozhatja.
- c) Nem.

11. Önmagában elegendő-e a balesetek elkerüléséhez, ha úgy vezet taxiját, hogy a szabályokat mindig megtartja?

- a) Igen.
- b) Nem.

12. Ha a taxi kerekei kiegyensúlyozatlanok, akkor nagyobb sebességnél...

- a) a jármű nagymértékben beleng,
- b) a gumibroncsok sokkal jobban felmelegednek, mint egyébként,
- c) az első kerekek szitaló, ugráló mozgása miatt a jármű nehezebben irányítható, a kormánykerék rángat.

13. Általában milyen hűtőfolyadékkal van feltöltve a kiegyenlítőtartályos, zárt hűtőrendszer?

- a) Lágy vízzel, hogy a hűtőrendszerben ne rakódjon le a vízkő.
- b) Desztillált vízzel, hogy a hűtőrendszerben ne rakódjon le a vízkő.
- c) Speciális, vízzel hígított fagyálló folyadékkal, amely télen és nyáron egyaránt használható.

14. A kormánykerékkel ábrázolt gépkocsi vezetője köteles-e elsőbbséget adni a jobbról érkező járműnek, ha a bevásárlóközpont parkolóhelyén közlekedik?

- a) Igen.
- b) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Kicsit másképpen

6x6 SZEMLE

Tavasza van, a taxicégek éves gépkocsiszemléjének szezonja. A 6x6 Taxi éves szemléjén jártunk, és meglepődve tapasztaltuk, hogy alig néhány autó áll a Kondorosi úti központ előtt. A cég ellenőrei az autókat néhány perc alatt ellenőrizték, minősítették, majd a kollégák kb. 20-25 fős csoportban felmentek a 6x6 klimatizált nagy tárgyalójába, ahol notesz, toll, valamint hideg ásványvíz várta őket. Itt egy kb. másfél órás előadást hallgattak végig, melyet Surányi Attila a 6x6 Taxi ügyvezető tulajdonosa és Lengyel Sándor taxiüzletág-igazgató tartott a megjelenteknek. A részletekről Lengyel Sándort kérdeztük.

• **Miért változtattatok az eddig is jól működő gépkocsiszemle menetén?**

• A gépkocsi ellenőrzése mára rutinfeladattá vált, már csak azért is, mert a 6x6 el-

• **Hogy szerveztétek meg az időbeosztást a csoportoknak?**

• Tekintettel a fuvarstatisztikák adataira, az üzletmenet szempontjából gyengébb-

tottuk meg. Az első részben Surányi Attila rövid áttekintést adott a 2002-től eltelt öt éves időszakról. Innen datálható a cég szolgáltatási színvonalának emelkedése. Ekkor történt a szigorúnak ítélt, de vállalkozó kollégáink számára kiszámítható gépjárműkategória-rendszer bevezetése, melynek alapjait az akkori ügyvezető, Orbán Lajos alkotta meg, és melyen azóta sem kellett különösebb változtatást végrehajtani. Szintén ekkoriban változott a tulajdonosi összetétel, melynek köszönhetően sikerült magasabb fordulatszámra pörgetni a napi működést, és legfőképpen a fő tevékenységre, a fuvarszervezésre helyezni a hangsúlyt. A minőségi változások érdekében tett erőfeszítések aránylag gyorsan hoztak eredményt, és ma már a fő feladat az eredmények megtartása mellett a folyamatos minőségi fejlődés fenntartása. Ez pedig a mai kielezett versenyhelyzetben mindenkitől fokozott odafigyelést, és az eddigieknél is nagyobb erőfeszítést kíván. Ezekről beszélt Surányi Attila, kiemelve az egyén, azaz taxis kollégáink felelősségének kérdését a további eredményes működés érdekében. Továbbá arról, hogy az egyik legmagasabb áron szolgáltató taxicégként csak úgy van esélyünk a további növekedésre, ha minden munkatársunk közel azonos hozzáállással, az egyéni érdekek közösségre káros mellékhatásait képes alárendelni a csapatszellemnek, és az utasok kulturált kiszolgálásának.

A tájékoztatás második felében magam a vállalkozásokat érintő változásokról, a vállalkozó kollégáinkat érintő egyre dráguló üzemeltetési költségekről adtam rövid összefoglalást. Informáltam kollégáinkat a várólista állásáról, a megnehezített bekerülés feltételeiről. Sokan csodálkoztak, nem is tudták, hogy január óta nincs felvétel a cégnél, mások a bekerülés anyagai vonzatának hallatán vágtak döbrent arcot. Természetesen az, hogy mára itt tart a 6x6 Taxi, nem sikerülhetett volna munkatársaink korrekt munkája nélkül. Ezért is érzünk felelősséget mi magunk vezetők kollégáinkkal szemben, hiszen az, hogy most viszonylag nagy az érdeklődés a bekerülésre, az az eddigi „építkezésben” tisztességes munkával részt vevő munkatársaink rovására nem mehet. Két éve az egy főre jutó címmennyiség tekintetében elsők vagyunk a budapesti taxipiacon, de még bőven van tartalék a rendszerben, azaz az utazóközönség részéről igény az utazásokra. Az eredményesebb egyéni



A két előadás körülbelül másfél órát tartott

lenőrei a cég gépkocsiján a nap 24 órájában az utcán követik figyelemmel a szolgáltatást végző kollégáink munkáját. Ezáltal a gépkocsi minőségi ellenőrzése folyamatosnak mondható.

Körülbelül három éve – mióta az ellenőrzési rendszerünket is alapjaiban módosítottuk – merült fel az ötlet, hogy szükséges lenne időnként a munkatársakat informálni olyan témákról, melyeket lehetetlen két-hárommondatos szolgálati közlemények formájában mindenki számára érthetően kommunikálni. Vannak belső ügyek, melyek részletei nem feltétlenül tartoznak utazóközönségünkre, és vannak szép számmal olyan témák, esetleg pletykák, melyeket nem árt szemtől szemben tisztázni munkatársainkkal. Ezért döntött úgy a cégvezetés, hogy egy rövid múltidézt követően, a napi aktualitások mellett beszéljünk őszintén az elkövetkezendő időszak várható változásairól is.

nek mondható időszakokra napi 2 csoportot terveztünk be, 25-25 fővel. A délelőtti csoport 10 órára jött gépkocsiszemlére, majd 11 órától vett részt a tájékoztatón, és kb. fél egykor már átvehette papírjait az ellenőr kollégáktól, akik az előadás ideje alatt az adminisztrációt, adatrögzítést, személyi adatváltozások aktualizálását végezték el. A délutáni csoport 13 órára érkezett a szemlére, és 14 órától vett részt a mintegy másfél órás tájékoztatón. Az időpontválasztásnál szerepet játszott, hogy az utasok kiszolgálásában is minél kevesebb problémával járó időszakot határozzunk meg. Ezért a csoportok hétfőtől csütörtökig lettek beosztva, mivel a pénteki nap a legerősebb munka szempontjából.

• **Milyen – az olvasók számára publikus – témákról tájékoztattátok a kollégákat?**

• A tájékoztatást két fő részre bontva tar-

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



Segítőkész ellenőr kolléga

működés érdekében jó néhány munkatársunknál látszik, hogy nem feltétlenül több munkaórára, csupán a munkával töltött időszak átütettségére van szükség elsődlegesen. Ezenkívül az egyéni felelősség kérdését tovább boncolgatva arra tértem ki részletes és informatív statisztikai adatokat bemutatva, hogy egyénileg miként lehetséges a fejlődés a taxizásban, milyen módon érdemes és lehetséges alkalmazkodni a megrendelői kör utazási szokásainak változásához. Mikor, melyik napokon, milyen napszakokban érdemes és lehetséges a ráfordított munkaidő vonatkozásában eredményesebben működtetni az egyéni vállalkozást. Az eredményesebb munkavégzés egyik lehetséges módja egy modernebb, a

sabb utaskiszolgálásnak, ezáltal az egyénileg eredményesebb működésnek.

• **Hogy látod, milyen volt a kollégák részéről a fogadtatás az új szemlérendszerrel kapcsolatban?**

• Tulajdonképpen az egész előadás-sorozatot inkább nevezném összetartásnak, mint egyszerű tájékoztatásnak. Mindkettőnk számára izgalmas feladat volt, hogy a napi két, összesen 26 előadást úgy tartsuk meg munkatársaink részére, hogy a ráfordított időben a figyelmet fenn tudjuk tartani, és az elhangzott gondolatok magvai termékeny talajra hulljanak. Hogy lássák, érezzék a megjelentek, hogy vezetőik eltökélték, és nem csak „duma” van, hanem cselekszünk is. Az eredményes cselekvéshez viszont

kihassználtságot jelentősen javító rendszer bevezetése, melyben a 6x6 Taxi vezetősége eltökélt. Ezt, a manapság csendes címkidási rendszernek nevezett új technológiát azonban lehetetlen egyik napról a másikra elindítani. Vannak viszont olyan fokozatok, melyek már ma is hasznos segítői lehetnek a gyorsabb utaskiszolgálásnak, ezáltal az egyénileg eredményesebb működésnek.



Rövid eligazítás után gyors lebonyolítás

CSERGO
OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
 1139 Budapest, Teve u. 41.
 www.csergoe.hu

**13 EZER FÉLE
 GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
 ALKATRÉSZ
 OPELEKHEZ**

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY
10%
 SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
20%

(06-1) 330-0010
(06-30) 330-0010

szükséges a korrekt tájékoztatás, az együttgondolkodás, a közös tervezés. Mindezt úgy, hogy bár nem szövetkezeti formában működünk, mégis olyan döntéseket hozunk a jövővel kapcsolatban, melyek mindig a 6x6-os közösség többségének érdekeit szolgálja. Jó érzés volt, hogy az előadások végén nem rohant el mindenki, mondván „na, meghallgattuk, túl vagyunk rajta, gyereink dolgozni”, hanem számos kérdés, javaslat hangzott el a különböző témákkal kapcsolatban. A cégvezetés egyformán gondolkodik arról, hogy a további fejlődés érdekében szükséges erősíteni a cég belső kommunikációs csatornáját a munkatársakkal, melynek egyik lehetséges módja a most először ebben a formában megtartott gépkocsiszemle. Terveink szerint minden évben szeretnénk egy alkalommal személyesen tájékoztatni a csapatot az aktuális témákkal kapcsolatban.

• **Köszönöm a tájékoztatást,**

-bk-

A ZSUGI BT
 saját gépjárművel rendelkező
 taxisokat felvesz főállásba!
 Korrekt, bejelentett munka!
 Csekély üzemeltetési díj!
 Érdeklődni Popovics Krisztiánnál lehet
 a 06-70-370-9021-es telefonszámon!

 **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

GPS
 2 év garanciával
 Térképszoftverrel is
 ➔ **Hihetetlen áron!** ➔
NAVIGÁCIÓ
 City 146
 06-70-38-38-146

Megnövelt belső tér, praktikus megoldások Seat Altea XL



Két esztendeje az Altea új fejezetet nyitott a SEAT palettáján, újszerű dizájnya ugyanis már a későbbi modellek formavilágát idézte. A SEAT azóta a Toledo és Leon formájában két újabb, a márka újszerű formai arculatában készült sorozattal bővítette kínálatát. A spanyol márka most az Altea XL modelljével alapvető fontosságú szegmensben szélesíti választékát: az új modell megőrizte „kistestvére” innovatív formáit és sportos menettulajdonságait, ám mindenekelőtt a családok igényeire készült, akik számára elsősorban a tágas belső és a bőséges csomagteret fontos, kiemelkedő biztonsági adottságokkal kiegészítve. A 18,7 centiméterrel hosszabb karosszéria nagyobb csomagteret kínál, de utastere is tágasabbá és sokoldalúbbá vált. Az új SEAT így az Altea 409 literes csomagterével szemben már 532 literes helyet ad a csomagoknak. Az Altea XL hátsó ülései emellett 14 centiméternyit előretolhatók, a csomagter így bő 100 literrel immár 635 literesre növelhető, ami mindeddig egyedülálló ebben a kategóriában. A hátsó üléseket teljesen lehajtva térfogata egészen 1.604 literig bővíthető. A térkínálat a hátsó üléseken is jelentősen javult. Az Altea XL hátsó ülései két centiméterrel hátrébb tolhatók az Altea üléspozíciójánál, ami a hátsó utasok nagyobb lábterében mutatkozik meg. Az új Altea XL hátsó ülései így ösz-



szességében 16 centiméteres távolságon állíthatók. A vezető- és az első utasülés az Alteaéval megegyező előnyöket kínál, az ülés magassága így szintén kiváló rálátást biztosít az útra, s jelentősen megkönnyíti a beszállást. Az Altea XL a SEAT „agilis futóműve” révén még a bonyolultabb, kanyarokban gazdag útszakaszokon is pontos irányíthatósági tulajdonságokat biztosít. Viszonylag magas karosszériája ellenére a kanyarokban produkált oldalirányú dőlésének mértéke kedvezően csekély szinten marad. Az Altea XL belsejében új és funkcionális részletmegoldások egész sora fogad, mint például az első üléstámlák hátoldaláról felhajtható asztalok, a csomagter 12 voltos csatlakozójzata és a praktikus roló, amely a csomagter teljes befogadóképességének kihasználása érdekében egyetlen mozdulattal feltekerhető és könnyen kivethető.

A kiemelkedő biztonság szintén magától értendő a SEAT Altea XL számára, többek között a már alapkitelben is hat légszák (vezető- és utasoldali, valamint első oldallégszák, függőnylégszák), az ABS, az ESP, a TCS és az EBA hidraulikus vészfékkrésegítő, a „kormányzási ajánlás rendszere” (Dynamic Steering Recommendation) formájában. A két további oldallégszák a hátsó külső üléshelyekhez opcióként rendelhető.

Az Altea XL már a Reference alapváltozatban is szériában kínál légkondicionálót, MP3-rádiót külső bemenettel és hat hangszóróval, abroncsnyomás-jelzőt, 16 colos acél keréktárcsákat, fekete tetősíneket, sebességszabályzó automatikát és fedélzeti számítógépet, elől és hátul elektromos ablakemelöket, elektromosan állítható és behajtható külső tükröket, feltekerhető csomagter-rolót és állítható magasságú vezetőülést. Az optimális biztonságról már a Reference kivitelből szériában hat légszák, valamint az ABS- és a TCS-rendszerek gondoskodnak.

A vezető és az első utas esetében ez a bal oldali szemüvegtartót, az utasoldali nagyméretű kesztyűtartót, a középkonzol alatti rakodórekeszt és a két pohártartót, a mindkét első ülés alatti tárolórekeszt, illetve az első ajtó-kárpitok nagyméretű, 1,5 literes palack számára is helyet kí-

Gazsi nyulat lop, majd bedugja a zsákba, s indulna haza, de jön a rendőr, és megállítja.
– Mi van a zsákban?
– Csak egy döglött nyúl, kapitány úr.
– Na, nyissa csak ki azt a zsákot! Gazsi kinyitja a zsák száját, a

nyúl kiugrik, és elszalad.
– Dik mán, hogy szalad, oszt viteti magát!

A katonaságon sorozás van. Az ezredes járkál és kérdegeti:
– Maga lövész, ugye?

– Igen uram! – feleli a katona. Megy tovább...
– Maga rádiós, ugye?
– Igen uram! – feleli a katona. Megy tovább és odaér a Gazsihoz.
Kérdezi:
– Utász?
– Mint a szart!



náló rakodózsebeit jelenti. Az első kartámasz alatt kettős rakodó-rekesz található, amelynek felső részébe kisebb, míg az alsóba nagyobb tárgyak helyezhetők, valamint iPod- vagy USB-csatlakozó szerelhető. Az első utasülés külső felén szintén rakodórekeszt alakítottak ki, amelybe italos doboz állítható. Szintén számos rakodási lehetőség áll a hátsó utazók rendelkezésére is: oldalsó rakodóhelyek mindegyik üléshez, rakodási lehetőség az ajtókárpitokban (egyliteres palack számára kialakított helyvel), zsebek az első üléstámlák hátoldalán, rekesz a középkonzol hátsó felén, valamint rakodórekesz és két pohártartó a lehajtható kartámaszban.

Piaci bevezetésekor az Altea XL négy benzines és három dízelmotor választékát kínálta: az 1.4 63 kW/86 LE-s belépőmodellét követi az 1.6 75 kW/102 LE, a 2.0 FSI (csak hatfokozatú Tiptronic sebességváltóval) 110 kW/150 LE teljesítménnyel, illetve az új modellben egy új erőforrás is debütál, az 1.8 TFSI 118 kW/160 LE teljesítménnyel. Dízelvátozatként pedig az 1.9 TDI 77 kW/105 LE, a 2.0 TDI 103 kW/140 LE (opcióként hatfokozatú kettős tengelykapcsolós DSG-váltóművel) és a 2.0 TDI 125 kW/170 LE teljesítménnyel áll rendelkezésre. Az Altea XL háromféle felszereltségi változatban – Reference, Stylance és Sport-up – szerepel a kínálatban.

Mindig fogjuk egymás kezét. Ha elengedem, rögtön vásárol valamit.

Van elektromos kése, elektromos kenyérpírtója, sőt még a tojásforraló is villannyal megy. A múltkor panaszkodott, hogy nincs hely a konyhában, ahova leülhetne. Így hát, vettem neki egy villamos-zseket.

A feleségem új diétát próbált ki. Kókusz és banán. Nem lett soványabb, de fára mászni már tud.

Kapott izzappakolást és két napig remekül nézett ki. Aztán az izzap leszáradt róla.

Mindenknek van előnye és hátránya is. Példa erre a házasság. Előnye, hogy minden reggel ágyba hozza a reggelit, hátránya, hogy mindig ugyanazt hozza.

– Mondd csak, biztosan tudod, hogy megcsal a feleséged?
– Biztosan nem, de már két éve nem jött haza.

– Apu, miért pont anyut vetted feleségül?
– Hallod, szívem? Már a gyerek is ezt kérdezi!

– Apu, miért volt Deák Ferenc a haza bölcse?
– Mert agglegény maradt.

Férj: Az olyan férfiak, mint én, nem nőnek csak úgy, a fákon!
Feleség: Tudom. Lógnak rólu!

A világ legboldogabb asszonyává teszlek! – ígéri a férj.
Mire a feleség: – Mikor indulsz?

Férj: Kutya egy életem van!

Feleség: Az biztos! Sáros lábbal jössz be, összepiszkítod a nappalit és várod, hogy eléd tegyem a kaját.

– A feleségemet meglep-tem, a „Hogyan takarékoskodjunk?” című könyvvel.

– No, és? Sikeres volt?
– Nagyon. Azóta nem dohányszom és nem iszom.

– Képzeld, olvastam egy cikket. Egy fickó azért vált el a feleségétől, mert az folyton a zsebeiben turkált.

– Aha. És most mit csinálsz?

– Kivágom a cikket és be-lerakom a kabátzsebem-be.

Két haver találkozok és el-kezdenek beszélgetni.

– A Te feleséged hogy sze-retkezik?

– Hát, van aki dicséri...

Az egyik férfi sír. Mire megkérdezi őt a haverja:

– Miért sírsz?

– Ne is mondd, a feleségem...

– Mi történt veled, meg-halt?

– Akkor legalább tudnám, hogy hol fekszik!

– Hallom, összevesztél a feleségeddel. Mi történt?
– Nem tudtunk meg-egyezni a nyaralással kap-csolatban.

– Hogyhogy?

– Én mindenképpen a Ka-nári-szigetekre akartam menni, ő meg minden-áron velem akart jönni.

Kohn szomorú arccal állít be a kávéházba. Barátai tudakolják, hogy mi a ba-ja?

– Meghalt a feleségem. Zavart csend támad, majd megszólal Grün hitetlen-kedve:

– Nem is igaz! Csak azért mondd, hogy irigyel-jünk!

Nős ember is lehet bol-dog, csak a felesége rá ne jöjjön.

– Mi a közös önben és a feleségében?

– Egy napon házasodtunk!

– Szörnyű! – mondja a bál-ban a férj – a legnagyobb idiótáknak van a legszebb feleségük!

– Te kis hízelgő! – öleli át az asszony.

KÜLDJ EGY RECEPTE!

Húsleves

Miért pont húsleves?

Egy kis magyarázat:

Minden nép étkezési kultúrájában megvan az egyediség. Az eszkimók fokazsírral isszák teájukat, a svédek édesen eszik a sonkát, Angliában birka-fagy-gyú illata lengi be a konyhát. Rólunk azt tartják, hogy mi magyarok reggelire, ebédre, vacsorára a „gulast” esszük (no persze ezalatt többnyire a pörköltet ért-tik), de ha mégis ennénk valami mást, az biztos, hogy méregerős paprikás mártással van körítve. A magyar ízlés valóban a tartalmaz ételeket, izes fogá-sokat pártolja, de tévedés azt hinni, hogy étkezésünk egyhangú lenne. Ma már nagyon sokan megtervezik az étke-zésüket, van, aki a zöldségeleket ré-szesíti előnyben, egyre többen vegetári-ánusok, akik nem esznek húst. Ezeket is összhangba lehet hozni úgy, hogy min-denkül jól érezze magát az asztalnál.

A húsleves leírását azért tartottam fontosnak, mert ez az az étel, amely alapként szolgálhat egy sor más finom-ság elkészítéséhez. (Pl. kelkáposzta-, vagy borsófőzelék stb.)

Húsleves:

Hozzávalók:

1 kg marhalábszár
25 dkg marhacsont,

4-5 szál sárgarépa,

3-4 szál petrezselyemgyökér,

1-1 zeller gumó,

karalábé

1-2 kisebb fej vöröshagyma,

paradicsom és zöldpaprika ízlés szerint,

1 cikk kelkáposzta,

15 szem bors,

kevés köménymag,

só,

levestészta

A hozzávalókat megtisztítjuk, meg-mossuk, a zöldségeket négyfelé vágjuk. A húst nagyobb darabokban – vagy akár egyben – hagyjuk és kb. 2,5 liter hi-deg vízzel leöntve föltesszük főni. Le-fedve, lassú tűzön forraljuk, a habját többször leszedjük, így tisztább lesz a levesünk. Amikor a hús kissé megpu-hult, beletesszük a zöldséget és együtt készre főzzük. Az elkészült levesre ráön-tünk egy pohár hideg vizet és állni hagyjuk kb. 10 percig, majd ezt követő-en leszűrjük. A külön kifőzött tésztát én nem szoktam beletenni a levesbe, ha-nem külön tálalom hozzá, így minden-ki annyit tesz bele, amennyit szeretne. A készre főtt marhahúst kevés zöldség-gel körítve, vagy valamilyen mártással (zeller-, fokhagyma-, alma-, szilvamár-tás), főtt burgonyával második fogás-ként tálalhatjuk. Q

Házasságról, házásoknak és

Mottó: Minden férfinak szüksége van egy feleségre, mert van egy csomó dolog, amiért egész egyszerűen

Bemutatkozott az új FABIA

Májusban mutatta be a Škoda hazai importőre az alaposan megújult Fabiát. A felfrissített design, az erőteljesen kihangsúlyozott hűtőrács, az éppoly dinamikus, mint harmonikus fényszórók, illetve az autó oldalán végigfutó, mozgékonyaságot és igényes kidolgozást sugárzó vonal motívuma egyértelműen kiemeli a Škoda új modelljét a vetélytársak tömegéből. Akárcsak a kívánságra fehérre fényeztethető tető, illetve a hétféle különböző keréktárcsa-design (ebből három könnyűfém). Az egészében véve kompakt jármű térkíná-



lata külső méreteihez képest átlag feletti, a hátsó ülésen különösen bőséges fejtér áll rendelkezésre. A vezető ergonomikus ülőpozíciója az új Fabia esetében már magától értetődő, a magasabbra helyezett ülések kedvezőbb rálátást kínálnak a karosszéria elejére, de a be- és kiszállást is kényelmesebbé teszik. A Fabia minden utasa számára térdmagasságban is nagyobb helyet és tágasabb lábteret kínál, új mércét állítva az utazás kényelme terén. A belső tér funkcionalitása számos tekintetben fejlődött. A „Climatronic”-rendszer, a fűtés

és az audio-berendezés kezelőelemei magasan, a középkonzolon helyezkednek el, így a vezető anélkül használhatja őket,

minden hétköznapi szállítási feladatra kiválóan alkalmas. A két különböző magasságú helyzetben használható csomagtereborítás egyszerre fokozza a csomagtartó variálhatóságát és funkcionalitását.

Az új Fabia motorházteteje alá hétféle motor kerülhet, a négy benzineset a dízelek triója egészíti ki. A teljesítményválaszték teljes mértékben lefedi a kiskategória igényeit, a paletta a leggazdaságosabb 44 kW-os (60 LE) változattól egészen a sportos 77 kW (105 LE) teljesítményű verzióig terjed. Az 1,4 literes 59 kW (80 LE) és az 1,9 literes 77 kW (105 LE) teljesítményű dízelmotorokhoz a környezet védelme érdekében dízelrészecske-szűrőt is rendelhetünk. A legerősebb benzines erőforrás „Tiptronic” funkciójú, hatfokozatú automatikus sebességválogatóval is rendelhető.

hogy figyelmét jelentős mértékben elvonná a forgalomról.

A legalább 300 literes csomagtér szinte

Ilyen még nem volt...

Amikor a Zugló polgármestere nevében megkerestek, kérve, hogy az alábbi felhívást tegyük közzé, őszintén megdöbbenem. Nem akartam elhinni, hogy van olyan polgármester, aki tényleg kíváncsi a várost egész nap járó, a forgalmi problémákat napi szinten ismerő taxisok véleményére. Az is hihetetlennek tűnt, hogy van legalább egy olyan választott vezető ebben az országban, akit megválasztása után is érdekel a lakosság véleménye. Aki nyitott az „alulról jövő” ötletekre, javaslatokra. Ezek szerint egy ilyen biztosan akad; Weinek polgármester úr. Szerkesztőségünk természetesen örömmel ad helyet ennek a „Felhívásnak”, sőt, határozottan kérjük a kollégákat, vegyék komolyan ezt a kérést. Akinek nincs lehetősége e-mailt küldeni, az jelezze elképzeléseit, ötleteit a szerkesztőség felé, mi továbbítjuk a polgármester úrnak.

háztalanoknak:

nem lehet a kormányt hibáztatni

Két jóbarát támasztja a pultot a kocsmában.

– Mondd, megegyeztél már a feleségeddel a vagyonomegosztásban?

– Hogyne, a válóperes ügyvédem mindent elintézett.

– Na, mesélj!

– A lakás és a gyerek a feleségemé lett, az autó az enyém, a vagyony pedig az ügyvédé.

Négy férfi beszélget:
Első: Én a feleségemet havonta egyszer teszem a magamévá!
Második: Én havonta kétszer!
Harmadik: Én hetente egyszer!

Negyedik: Én hetente kétszer!

Első a negyedikhez: Neked nincs is feleséged!

Negyedik: Ja, nem a tiédről volt szó?!

Egy rendőr fekete gyászszalaggal a kabátján megy be dolgozni. A kollégája kérdezi tőle:

– Kit gyászolsz?

– A feleségemet.

– Hát mi történt, tegnap még láttam.

– Az este elvágta a kezét.

– De abba nem szoktak belehalni!

– Nem, de lelöttem, hogy ne szenvedjen szegény!

FELHÍVÁS

melyt azért tartunk fontosnak e helyen közzé tenni, mert feltétlenül számítunk és szeretnénk támaszkodni is az Önök, mint a napi közlekedési problémákban legjáratasabb véleményére.

Egyébként – ha megengednek egy személyes vallomást – jómagam ha csak tehetem, taxival utazom mert azon túl, hogy nem kell parkolással törődnöm, Önök tudják a legjobban, hogy egy adott időpontban hol lehet forgalmi dugó, melyik a legjobb kerülőút csúcsforgalomban, mennyi idővel kell számolni ahhoz, hogy a leggyorsabban megérkezzek uticélmohoz.

Köztudott, hogy Zuglón, tranzitkerületként nagy átmenő forgalom halad keresztül nap mint nap. Szeretnénk minden tőlünk telhető módon és eszközzel enyhíteni a forgalomterhe-



Dr. Weinek Leonárd

lést és könnyíteni a haladást.

Úgy gondolom, hogy Önök, Zuglóban is naponta megfordulva, jelentős segítséget nyújthatnak ebben az erőfeszítésünkben, hogy Zugló egy jobb közlekedésű, általában zavartalanabb forgalmú, a közlekedési szempontból is elérhetőbb városrész legyen.

A polgarmester@zuglo.hu e-mail címre várjuk és köszönjük minden Zuglóban jártas taxis ötletét, elképzelését, megoldási javaslatát a kerületben áthaladó forgalom enyhí-

tése érdekében.

Zugló, 2007. május 30.

Köszönettel:

Dr. Weinek Leonárd
polgármester

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6., „Vahot-Ház”. Tel.: 229-3736 mobil: 30/989-4279
E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu
Ügyfélszolgálat: hétfő, kedd 9-17, szerda, csütörtök 10-17, péntek 9-14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	4.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	1.500.-
Könyvelés, adatrögzítés*	5.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások*	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
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 (házsámos) és környéke (40 település) atlasz	2.450.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Budapest (házsámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	2.950.-
Magyarország atlasz	2.450.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2007 (Ft/liter)

Időszak	98	95	gázolaj
Január	266.00	259.00	260.00
Február	269.00	259.00	265.00
Március	259.00	248.00	243.00
Április	269.00	259.00	250.00
Május	279.00	267.00	252.00
Június	283.00	276.00	256.00

Az APEH havonta teszi közzé a bizonylat nélkül elszámolható üzemanyagárakat. Ha a vállalkozó az üzemanyagot e közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

Forrás: www.apeh.hu

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2005.09.20 – 2006.06.19	6,00%
2006.06.20 – 2006.07.24	6,25%
2006.07.25 – 2006.08.28	6,75%
2006.08.29 – 2006.09.25	7,25%
2006.09.26 – 2006.10.24	7,75%
2006.10.25-től	8,00%

Meghal a mérnök, az orvos, meg a Gazsi. Szt. Péter kérde tőlük, mit szeretnének a ravatalnál hallani a gyászolóktól. A mérnök:

– Itt nyugszik a műszaki tudományok pótolhatatlan nagysága!

Az orvos: – Az emberiség jövőjétől veszünk most búcsút!

– No, és te Gazsi, mit akarsz hallani? – kérde Szt. Péter. Mire ő: – Odanézz, mozog!

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fizetni. Határdön túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

Fizetendő járulékok 2007. **JÚNIUS** hónapra

MINIMÁLBÉR ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 65 500 Ft	Járulékalap 15%-a 9825 Ft	Járulékalap 29,5%-a 19 323 Ft	Járulékalap 21,5%-a 14 083 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő min. 8%, azaz 5240 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2620 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költséggént elszámolható:	A járulékalap 8%-a 5240 Ft	A járulékalap 21%-a 13 755 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

MINIMUM JÁRULÉKALAP ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimális járulékalap: 131 000 Ft	Járulékalap 15%-a 19 650 Ft	Járulékalap 29,5%-a 38 645 Ft	Járulékalap 21,5%-a 28 165 Ft (A magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő min. 8%, azaz 10 480 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	A minimálbér 4%-a 2620 Ft A vállalkozói járulékokra nem vonatkozik a minimum-járulékalap
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költséggént elszámolható:	A járulékalap 8%-a 10 480 Ft	A járulékalap 21%-a 27 510 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

Mit hallott a Terminátor utoljára?

- Dik'má, színesfém!

Gyanakvó férj a feleségéhez:

- Honnan van ez a gyönyörű nyakláncod, drágám?

- A kocsid hátsó ülésén találtam, édesem.

Megy haza az ember, és betoppanva látja, hogy hárman „dolgoznak” az asszonyán.

Felháborodva üvölt: - Helló,

helló, helló! Mire az asszony: - Mi van, nekem már nem is köszönsz?

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 12%-a	Járulékalap 29,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költséggént elszámolható	A járulékalap 8%-a	Járulékalap 21%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 9%-a	Járulékalap 8,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség-biztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíj-biztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költséggént elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A nyugdíj melletti vállalkozók járulékfizetése 2007. április hónaptól változott. Az Egészségügyi Szolgáltatási Járulék mértéke 16%-ról 9%-ra csökkent. Ezzel egyidejűleg a nyugdíj melletti vállalkozók részére is bevezetésre került a 8,5%-os nyugdíjjárulék fizetési kötelezettsége.

Fontos változás továbbá, hogy a kiegészítő tevékenységű, vagyis nyugdíj melletti vállalkozók járulékat negyedévente kötelesek fizetni. A nyugdíjjárulékot először július 12-ig (a második negyedévre vonatkoztatva), utána pedig

mindig a negyedévet követő hó 12-ig kell megfizetni.

„A kiegészítő tevékenységet folytatóknak az egészségügyi szolgáltatási járulékot és a nyugdíjjárulékot negyedévente, a negyedévet követő hónap 12. napjáig kell megfizetni. A befizetés az alábbi számlaszámokra történik:

- 10032000-06056229 – APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek beszédési számla,
- 10032000-06056236 – APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek beszédési számla.”

Forrás: <http://www.apeh.hu/adoinfo>

A járulékok befizetési határideje a tárgyhónapot követő hónap 12-e. A júniusi hónapra tehát 2007. július 12., csütörtök.

- Müller, én tudom, hogy a fizetése nem elég ahhoz, hogy megőssüljön. De higgye el, egy nap majd hálás lesz nekem ezért!
* * *
Szóke nő a pszichiáternél.

- Doktor úr, engem mindenki ostobának tart. – Értem a problémáját. Mondjon el szépen, lassan mindent az elejétől. - Dok-tor úr, en-gem min-den-ki os-to-bá-nak tart...

Nem csak erős idegzetűeknek Az új autóvizsgáztatásról

Minden taxit évente egyszer le kell vizsgáztatni, így előbb-utóbb mindenki szembe-sül az új vizsgarendszerrel. Az külön téma-kör, hogy egy egyéves autót miért kell le-vizsgáztatni, ha a taxis amúgy is rendszere-sen elmegy vele a szervizbe a kötelező át-vizsgálások miatt.

Tehát időrendben:

18 óra 45 perc: Jelentkezés a vizsgára, a papírok leadása. Nagyon fontos! Az új rendszer szerint itt elveszik az összes taxi-zással kapcsolatos okmányt. Tehát ezeket már itt leellenőrzik, nem pedig a vizsgapa-don. Ez célszerű, mert itt van idő a hiány-zó papírok gyors megkeresésére, de itt je-lentkezik az első nagy problémakör is a he-lyi dolgozóknál. A számítógépbe melyik adatot hova vigyem be? Ha bevittem, melyik gombot nyomjam meg?

18 óra 50 perc. Az átadott okmányok ellenőrzésének kezdete. A történeti hű-ség kedvéért a beadott okmányok listája: 1. Személyazonosító okmány 2. Lakcímkártya 3. Forgalmi engedély 4. Igazolólap (zöld kártya) 5. Igazolólap (személytaxihoz) 6. Kötelező biztosítás befizetését igazoló csekk 7. Taxiengedély 8. Taxióra hitelesítési Bizonyítvány 9. Taxiállomáskezelő Kht. igazolása 10. Taxióra INFÓ jelentés.

19 óra 25 perc. Befejeződött az átadott okmányok ellenőrzése! Hurrá! Iránya a mű-szaki vizsga!

20 óra 25 perc. Hipp-hopp! Már is a vizsgapályán! Itt is az újfajta számítógépes program megfejtése a legnagyobb gond. A vizsgáztatók egymásnak kiabálnak. Józsi, most mit üssök be? Géza, ilyen kocsi nincs is a rendszerben! A kocsi tényleges ellenőr-zése körülbelül 4 percet vesz igénybe. 1 perc a világítás ellenőrzése, 2 perc az akna, 1 perc a fékpad.

20 óra 45 perc. Már is vége a műszaki vizsgának.

21 óra 15 perc. Elkészül a papírmunka. Boldog lehetek, enyém a világ! Mindössze a kerületi Okmányirodát kell felkeresni a forgalmi engedéllyel, a hátsó rendszám-táblával. Ugyanis betelt a forgalmi engedély. Hogy miért nem a helyszínen adnak mási-kat, az egy a millió kérdésből. De miért ez az egy dolog stimmelne, ha az egész ren-dszer nyikorog?

Ferenczy P. Károly

Egy szóke pszichológusnő az iskolá-ban kap állást. Rögtön az első nap meglát egy fiút, aki nem futkározik a többiekkel, csak áll magában. Oda-megy hozzá és megkérdezi:

- Jól érzed magad?
- Jól.
- Akkor miért nem futkározol a többi fiúval?
- Mert én vagyok a kapus.

Fogyasztáscsökkentés, kockázat nélkül

Bemutatjuk az ECO-TAK 21 készüléket

Amikor baráti társaságban szóba kerülnek azok a különféle, autóra szerelhető csodaszerekentűk, melyek általában 10-15%-os fogyasztáscsökkentést „garantálnak”, ma már többnyire mindenki csak elnézően mosolyog. Több szekrényt is meg lehetne tölteni azokkal a kütyűkkel, adalékokkal, tablettákkal, melyeket az utóbbi két évtized alatt találatos elmék létrehozta szerte a világban. Ugyanakkor az is kétségtelen, hogy az előítélet,

mely ezeket a kiegészítő eszközöket, adalékokat övezi, egyben ellehetetleníti azokat a találmányokat is, melyek esetleg tényleges eredményeket produkálnak. Szerkesztőségünket még márciusban kereste meg az ECO-TAK készülek forgalmazója, hogy a taxisok körében is népszerűsítse mágneses elven működő készülékét. Ahogy tőle megtudtuk, például a dél-amerikai országok egy részében az elmúlt években komoly darabszámot adtak el ebből a

szerkezetből. Elmondta, hogy szeretné, ha az ECO-TAK 21-ből a hazai taxisok is vásárolnának, természetesen a kölcsönösen előnyös üzlet reményében. Gondoltam, na jó, meglátjuk. Megjelenik áprilisban a hirdetés és hátha... Majd májusban – legnagyobb meglepetésemre – két fővárosi taxis is jelezte, hogy igen kedvező tapasztalatairól szívesen beszélne a nyilvánosság előtt is. Nos, lássuk mit mondanak kollégáink:

Czifery Csaba (Tele5 365)

Azért szereltem be az ECO-TAK-ot, mert hiszek benne. Tapasztaltam: jól működik. Igaz, van, akinél egy kicsit eredményesebben, van, akinél kevésbé hatékonyan. A lényeg, hogy a berendezés először is környezetvédő – ami a mai világban nem

éves, édesapámé pedig féléves. Nála 2,5 liter körül volt a megtakarítás, nálam valamivel kevesebb, de itt hozzáteszem, hogy egy öregebb motorról van szó, ő nem taxizik, én igen. Ő nem versenyző, én azért sokszor címre megyek – mert oda kell azért érni időben – így

tem azért, mert egyrészt szkeptikusak az emberek, másrészt – amit te is elmondtál a bevezetőben – tengernyi ilyet próbáltak már ki, melyekben csalódtak. Azt azért el kell mondani, hogy ez a jelenleg használt ECO-TAK 21. úgy fejlődött ki, hogy volt egy ennél kisebb, „11”-es számmal jelölt típus is, amit a személyautókra fejlesztettek ki, de annak valóban nem volt jelentős fogyasztáscsökkentő hatása. Szerintem nagyon kicsi volt. Amit most használok, a nagyobb, „21”-es típus megfelelő. Ez már „hoz” is kézzelfogható megtakarítást.

nem, visszaadom. Nekem pedig bevált, tehát utólag kifizetem. A taximban egy 1.9-es TDI motor van, melynek a beszerelés előtti fogyasztása – ezt precízen, naponta vezettem egy noteszbe – átlagosan 9,5 liter környékén volt. Városi használatban, többnyire bekapcsolt klíma mellett. Az ECO-TAK-kal produkáltam már 8, sőt 8 alatti fogyasztást is. Pedig nem vezetek más stílusban, a taxizás nem az óvatos gazdászról szól, néha „repkedni” kell rendszeren.

Néhány kolléga már érdeklődött nálam, mit is kell erről az ECO-TAK-ról tudni? Nos, akkor megragadva ezt a lehetőséget elmondom a szerintem fontos dolgokat: a szerkezet beépítés után nem igényel semmiféle karbantartást. A forgalmazó 100.000 km-ig garanciát ad rá, azaz nem is garanciát mondanak, hanem azt, hogy addig hiteles a termék. Ezt követően csökkenhet a készülék teljesítménye, de ismerem olyan kamionosokat, akik

Balogh Péter (6x6 433)

Tulajdonképpen egy véletlen kapcsán ismertem meg az ECO-TAK-ot. Kőbányára járok szervizbe, és ott a szerelők javasolták, próbáljam ki, megéri. Ők a hivatalos beszerelői ugyanis az ECO-TAK-nak. Abban maradtunk, hogy kipróbálásra adnak egyet, és ha beválik megtartom és kifizetem. Ha



Czifery Csaba – Kilométerenként 4,5-5 forint megtakarítható

elhanyagolható tényező – a másik pedig, hogy különösen a nagyobb fogyasztású autóknál – gondolom – nem mindegy az így elérhető másfél-két literes fogyasztáscsökkentés. Lassan megint 300 Ft. a benzinár, de a gázolaj is igencsak közelít ehhez a határhoz. Aki számol, rájön, 100 kilométerenként 450-500 Ft simán megtakarítható. Az bizony átlagosan napi 1000 Ft körül jön ki, vagyis a szerkezet bruttó 20 000 Ft-os ára igen hamar megtérül. A többi a nyereség...

Mi az édesapámmal két Skodán – két 1.6-oson – próbáltuk ki az ECO-TAK-ot. Az enyém 5

gyorsabban hajtok, mint ő. Tehát innen a megtakarítás-különbség. Mindkét autó teljesítményén érződik, hogy a beszerelést követően mintha finomabban, folyamatosabban menne a motor, és az ereje is megnőtt. Van Hévízen olyan kolléga, aki szintén berakott egy ilyen szerkezetet taxijába – egy Renault Megane 1.9 dízelbe – és neki is bejött. A mai napig bent van az autójában. Ő is azt mondja, hogy jó és működik a dolog. Persze most meg lehetne kérdezni, hogy akkor miért nem használják többen is az ECO-TAK-ot? Nos, szerin-



Balogh Péter: – Az ECO-TAK a motor teljesítménye is javított



ennél már jóval többet használták és még mindig működik náluk. Kérdeztek kollégák arról is, mit is csinál valójában ez az eszköz? Nos, erről van egy kis tájékoztató füzetem. Ebben röviden azt írják, hogy a mágnes az üzemanyagban – tehát akár benzinnel, akár gázolajról van szó – a molekuláris részecskéket megfelelő irányba forgatja – vagyis rendezi – ezért intenzívebb lesz a robbanás, nő a motor teljesítménye. Így végül is kevesebb üzemanyagot igényel a jármű. Nyilván a feltaláló másképpen, sok-sok képlettel illusztrálva szakszerűbben mondaná el a működést, nekem viszont ebből csak az számít, hogy valóban kevesebbet eszik az autóm. Felmerülhet kérdésként, hogy a még garanciális autókat hogyan érinti a beszerelés? Erre is egyszerű a válasz: sehogyan! Garanciális autóba is nyugodtan be lehet szerelni, mert az ECO-TAK az üzemanyag-ellátó csőbe kerül. Nálam a gázolajszűrő előtt van. A benzinnel vagy gázolajcsövet kell egyetlen helyen megbontani, azonban az eredeti gyári csövet félre lehet tenni és a kötelező szerviz előtt pár perc alatt vissza lehet tenni. Akkor észre sem veszik. Gyakorlatilag egy 8 perces mutatvány az egész, autótípustól függően.

Az én taximba ennyi idő alatt szerelték be. Lehúzták a két-két csövet, két-két bilincset és ennyi az egész. Az autósboltokban lehet kapni benzincsövet fillérékért, és azzal már be lehet építeni a fogyasztáscsökkentőt. Nálam már a beszere-

lést követő 30 km múlva tapasztalható volt, hogy az autó érezhetően erősebb lett. Ugyanis akkor a taximban a légtömegmérő nem működött, ezáltal nem működött a turbó sem normálisan. Ezért 130-nál nem ment gyorsabban az autóm. Miután beszereltük az ECO-TAK-ot, a végsebesség 145 lett, és a gyorsulása is lényegesen javult anélkül, hogy a korábbi turbóhibát elhárítottuk

volna. Előtte is, utána is figyeltem a fogyasztást és 8 dl-től 1,5 literig volt a 100 km-re jutó megtakarítás a korábbiakhoz képest. 130 000 km-nél szerelték be, most 160 000 km-t mutat a kilométer-óra, tehát 30 000 km-t használtam már és folyamatosan ugyanazokat a csökkent fogyasztásokat mértem. Tehát a befektetés 1-2 hónapon belül mindenképpen visszajön.

Én sokat megyek nagyon, tehát nekem hamarabb megtértült. A szerkezet 20 000 Ft-ba kerül, ami lehet, hogy első halálra soknak tűnik, de sokszor 20 000 Ft-ot tud megspórolni, aki használja. Beszéltem a forgalmazóval, aki felajánlotta, hogy aki szeretné, az kipróbálhatja, és csak utána kell majd kifizetnie. Ugyanúgy, ahogyan én korábban megkaptam az ECO-TAK-ot. Kérte, hogy gyűjtsem össze a hívószámokat. Tehát, ha valakit érdekel, keressen meg és adja meg a hívószámát. A továbbiakat megbeszéljük. Már a 6x6-nál is voltak páran, akik elkérték a telefonszámot, de hogy valóban beépítették-e, ezt még nem tudom.

Furman Balázs szerelő (Bp., X. kerület Gránátos u. 4.)

Egy átlagos autóba félóra és másfél óra között lehet az ECO-TAK-ot beszerelni. Az üzemanyagrendszer kell csak egy helyen megszakítani, lehetőleg minél közelebb a befecskendezéshez. Ezt általában úgy szoktuk megoldani, hogy néhány mozdulattal vissza lehessen alakítani az üzemanyagellátó csövet az eredeti állapotra, hogy ebből senkinek ne legyen problémája a szakszervizekben. Nem azért, mert bármilyen kárt is okozna, csak az esetleges garancia miatt, nehogy ebből ürügyet kreáljanak bárhol is. Tehát az eredeti csövet elviszi a taxis, és ha kell, két bilincset meglazítva visszateheti a régibe szerviz idejére. A szerelés ideje és ára attól függ, hogy mennyi anyag kell hozzá, illetve mennyire bonyolult a feladat. Az autó típusa válogatja. A szerelési időt már mondtam, az ára pedig átlagosan 3-5000 Ft körül mozog. A készülék pedig 20 000 Ft-ba kerül.

Érdeklődni lehet a műhelyben, vagy a 06-20-957-9925 telefonon is.

Sarkon pedig ne parkolj!

Vagy tucatszor olvashattunk a Taxisok Világában a viktimológia (áldozattan) egyik alaptételét a közlekedésbiztonság tekintetében: „sarkon pedig ne parkolj!” Személyes tapasztalatommal szeretném erősíteni ezt a javaslatot.

Ülök kicsi szobámban, szörpölöm (bocsánat)



hörpölöm kicsi sörömet, miközben egy hatalmas csattanás az ablakom alatt. Kínézek, naná... Hatalmas tempóval eltalálták kicsi autóm és beletolták az előttem álló teherautóba. Aki eddig nem hitt a szó erejében, annak itt a fotó.

Juhász Péter

Kedvetlenül, láthatóan rossz hangulatban megy haza este a férj. Megvacsorázik, iszik egy pohár bort,

majd bebújik a feleségéhez az ágyba, és elkezd simogatni.

– Drágám – súgja az asz-

szony –, ma nem lehet...! – Én ezt nem értem - morog a férj –, hát ma minden nő összebeszél?

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj 2.160 Ft, az egyéves 4.320 Ft,
amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

DAEWOO-CHEVROLET, KIA, OPEL
 KÖRÖK CAR KFT.
AUTÓALKATRÉSZEK
 1194 BP., ENDRESZ GYÖRGY U. 27.
 ☎ 280-6483 ☎ 70/215-7475

**ÜZEMANYAGPUMPAK
 LÉGTÖMEGMÉRŐK**
 ALAPJÁRATI MOTOROK
 Kipufogó rendszerek
 Nyugati, keleti autóalkatrészek
KO-CSI Kft.
 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

NORDEX TRADE Kft.
 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
 www.nordextrade.hu
 Taxisoknak 10% kedvezmény!

KERTIGÉP JAVÍTÁS
**Kapáló gépek, fűnyírók,
 láncfűrészek javítása,
 karbantartása.**
 Szigetszentmiklós-Lakihegy, Leadó u. 36.
 /M0 Csepel-Halásztelki lejárótól 200m-re/
 Tel.: 06-24-475-250 Nyitva: H-P 10-18-ig

Octavia-Fabia alkatrészek
 exportőre várja taxis kollégákat
-10% -20%
 engedménnyel és egyéb akciókkal!
Bp. XV., Arany J. U. 31.
Tel: 306-43-13 R: 70-209-78-96

AUTÓSZÁLLÍTÁS
 1,8 Tonnáig Budapesten 6000 Ft-ért.
 Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
 javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
Taxik, rendszámok bérbeadása.
 Sérült gépkocsik vétele.
 Tel.: 06-209-960-250

Autórugó javítás, készítés
 lengéscsillapítók javítása,
 forgalmazása
Vörös Attila
 autórugó javító
 Ny: H-P 8-17 1151 Bp., Taksony sor 5.
 Tel: 06-1-329-0279 06-70-371-9927
 3 Diamonds Kft.

Skoda alkatrészeket az importőrtől!
 Taxis kollégáknak speciális árak!
 24 órás kiszállítás az ország területén!
 Ehavi akció: 10W40 GM motorolaj 5L 3250 Ft
 Többi termékünkrol a
 www.skodacarparts.hu-n
 Nagykereskedelmi kód: EXTRA 2007
 Tel.: 1/306-4313 Mobil: 70/209-7896

GONDOSKODJ JÖVŐDRŐL!
 Remek hozamok, biztonság:
AXA, GENERALI, AVIVA, UNIQA
 Nyugdíjprogram
 Tőkeképzés, hitelek!
Tel: 0620-510-4674
 Kollégád: Manhertz István

Ez az Ön
 hirdetésének a helye

**PDA-k, PNA-k,
 GPS vevők**
 www.pdapark.hu
Tel: 70/621-6498

*Üdülés Hévízen
 a Majerik
 Gyógyszállóban*



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

1 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 7.500 Ft/fő/éj
 2 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 13.000 Ft/2 fő/éj
 Apartman, svédasztalos reggelivel 17.500 Ft/éj

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




A gyógyszálló
 a Hévízi tó szomszédságában található

A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
 A szauna és a szolárium használata díjmentes

Masszázs, pezsgőfürdő, akupunktúra, kínai természetgyógyászat
 térítés ellenében. A gépkocsik számára parkolóhely az üdülön belül.
 A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó
 (335 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

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: majerik@zalaszam.hu | www.majerikszallo.hu

Mercedes Alkatrész
 Az Ön igényeinek megfelelő ár és
 minőségi kategóriában
 Gyári, utángyártott és
 bontott alkatrészek raktárban
 Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
 1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
 Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

ICI AUTÓFESTÉK
 Azonnali SZÍNKEVERÉS
 színek és színazonosítás alapján,
 bármilyen mennyiségben, minden típusú autózhoz.
 - 2 K acryl - 2 K Turbó acryl /buszok/
 - Metal, gyöngyház - Spray és stift töltés
 - 1 Komponensű festékek - Fényzársó segédanyagok
 Budapest XIV. Postya u. 5.
 Telefon: 06-30 982-8167

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

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-Péntek: 10-17
 ☎ 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

Benzines, dízel és gázos autók a Chevrolet Gyulaitól

Sikeres taxis rendezvény a Pesti úton

Június közepén – nem először – Taxis Napokat szerveztek a népszerű márkakereskedésben. A kollégák között hamar elterjedt az akcióról szóló hír, így meg is jelentek szép számmal, hiszen azért sokaknak szerepel rövid, vagy hosszú távú elképzelései között egy autócseré. Volt, aki kollégájával, volt, aki a családjával érkezett az „autó-mustrára”. Ahogy azt Kiss Mónika marketingvezetőtől megtudtuk, ezt az akciót a nagy érdeklődésre való tekintettel július végén megismétlik. A pontos dátumot még nem tűzték ki, de telefonon is lehet érdeklődni a konkrét hétvégéről. Ezen a három napon süteményekkel, üdítővel és kávéval várták a taxisokat a Chevrolet Gyulainál. Aki akarta, annak a szervizben ingyen átvizsgálták az autóját, miközben a tulajdonos a szalonban kedvére nézeledhetett, tervezgethetett, vagy akár ki is próbálhatta az új típusokat. A júniusi rendezvény „slágere” egyértelműen az autók kipróbálása volt. A legnépszerűbbnek a Lacetti dízel változata bizonyult, a taxisok szeretnék volna érezni, mit is tud a gázolajos motor. Hogy elmondták, nem csalódtak: erős, dinamikus aggregátort rejt a motorház. Sokan ültek a „nagy testvér”, az Epica volánja mögé is, nem csak annak motorja miatt. Ebben a kategóriában ez a típus, nagyon versenyképes áron szerepel. Természetesen a taxisok a „mi, mennyi?” kérdésre is választ vártak. Nos, eb-

ben segítettek a megjelenteknek a márkakereskedés dolgozói, akik egyébként is hozzászoktak a speciális „taxis-kérdésekhez”, hiszen ezeken a kimerült napokon túl is megfordul nagyon sok fuvaros a „Gyulai”-nál. A meghirdetett taxis napra a márkakereskedés természetesen komoly, új üzleti ajánlatokkal is készült. Lássunk ezek közül néhányat a teljesség igénye nélkül: sokakat már az is megdöbbsített, hogy akár „0” %-os beugróval is el lehet vinni a Chevi-keket, természetesen azért ennél magasabb összeggel is lehet indulni. A másik ajánlat egy kissé még szokatlan a hazai gyakorlatban, ám a „nyugati” minták ehhez hasonlóak. Vagyis, a javasolt megoldás szerint nem kell egy autót teljesen „lelakni”, hanem 3-4 évente érdemes cserélni azt. A jelenlegi 70-100 hónapos törlesztési ajánlatokkal az a probléma, hogy a futamidő végére „elfogy” az autó értéke is. Tehát szinte egy fillért sem ér majd eladáskor. A márkakereskedés ezért javasol az eddig megszokottak mellett egy újabb, nagyobb maradványértékkel számoló, ám rövidebb futamidőre szóló megoldást. Ennek lényege, hogy egy optimálisra kiszámolt havi részlet mellett, az autót rövidebb futamidőre veszi meg a fuvarozó. Majd – a nagyobb maradványértékkel kalkulálva – három év múlva átül egy új modellbe, és már azt fizeti tovább. A régít pedig még viszonylag jó áron értékesít-

ti, vagy beszámíthatja az új autó árába. Azt sem érdemes figyelmen kívül hagyni, hogy egy taxiüzemben 6-7 évig hajtott autóra egyre többet kell költeni. Amennyiben később valamilyen okból mégsem felel meg ez a megoldás, akkor a futamidő lejártával – a maradványérték kifizetése után – a Chevrolet immár tehermentesen hozhat bevételt tulajdonosának tetszőleges ideig. Ahogy azt a marketing vezető lapunknak elmondta, ez az új ajánlat sokakat elgondolkodtatott, mert a jövőt nem a futamidő esztelen növelése, hanem a sűrűbbre tervezett cserék jelentik majd a magyar taxisoknak is. Ezt diktálja a gazdasági racionalitásra törekvés egyre erősebb kényszere is.

Nagyon sokan eleve a vétel-ár iránt érdeklődtek, ami a kereskedésben tényleg igen csak versenyképes. Íme néhány példa: (Lásd a lenti táblázatot!) Nem várt érdeklődés mutatkozott a gázzal szerelt autók iránt is. E téren jóval nagyobb a bizonytalanság a taxisok között. Ez az üzemeltetési mód a többségnek idegen, ezért megkerestük Mészáros Tibor szervizvezetőt, segítsen a tisztánlátásban:

– A taxisok leginkább a Lacetti SW / kombi /, illetve a Sedan típusokba igénylik a gázzal szereltet. A zászloshajónak számító Epicába történő gázbeszerelés nálunk nem jellemző igény. Ennél a típusnál mi inkább a dízelmotort javasoljuk. Hallottam arról, hogy korábban, amikor még

nem volt meg a Chevrolet dízel motorja, néhány helyen az Evandát is átalakították, de nálunk erre még nem volt igény. Ami a taxisok által feltett jellemző „gázos” kérdéseket illeti, ezek közé tartozik a tartály, illetve a pótkerék elhelyezésére vonatkozó érdeklődés. Nos, mi a pótkerék helyére tesszük a PB-tartályt. Ez a legideálisabb hely, itt nem látszik és megfelelően védett is. A pótkereket van, aki ennek ellenére kéri és azt a csomagterben tartja egy esztétikus, erre a célra gyártott zsákban. Van, aki csak „mankókereket” igényel, sőt van, aki még ezt sem. Ők az esetleges defektet az erre a célra gyártott spray használatával szüntetik meg ideiglenesen, amíg gumis-hoz nem jutnak. Kétségtelenül ez a megoldás foglalja el a legkevésbé helyet. A konkrét szerelés a XVI. kerületben, egy szerződött partnerünknel történik. Itt teljes körű szolgáltatást nyújtanak számunkra. Ez a szereléstől a vizsgáztatásig, illetve a zöldkártya kiváltásáig terjed. Sőt, a későbbiekben partnerünk a karbantartást is vállalja. Időnként ugyanis a különféle szűrők, tömítések cseréjére szükség van. Vagyis az autót meghatározott időnként el kell ide vinni, hogy a három évre szóló, teljes körű garancia megmaradjon. A taxisra ebből a feladatsorból csak nagyon kevés hárul. Neki nem kell elmennie, nem kell végigcsinálnia a gázvizsgát sem. Ha kéri, ezt is megoldjuk helyette. Azonban van, aki ezt maga szeretné intézni, erre is van lehetőség. Tudni

Folytatás a 37. oldalon

Akció meghosszabbítva 2007. július 31-ig. Kedvezmény kizárólag a taxisoknak

Modell	Lacetti 4a 1,6 Elite benzines	Lacetti SW 1,6 Elite benzines	Lacetti 4a 2,0 TCDi Elite diesel	Lacetti SW 2,0 TCDi Elite diesel	Epica 2,0 24V LS benzines	Epica 2,0 VCDi LS diesel
Listaár	3 962 000 Ft	4 062 000 Ft	4 454 000 Ft	4 489 000 Ft	5 499 000 Ft	5 749 000 Ft
Extra taxis kedvezmény	720 000 Ft	738 000 Ft	483 000 Ft	490 000 Ft	760 000 Ft	863 000 Ft
Kedvezményes vételár	3 242 000 Ft	3 324 000 Ft	3 971 000 Ft	3 999 000 Ft	4 739 000 Ft	4 886 000 Ft
Induló befizetés	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Futamidő	49 hó	49 hó	49 hó	49 hó	61 hó	61 hó
Havi törlesztőrészlet	56 176 Ft	57 598 Ft	71 361 Ft	71 841 Ft	74 879 Ft	76 864 Ft

*A számítás maradványértékes hitelkonstrukció esetén értendő. A táblázat nem tekinthető ajánlatadásnak, a konkrét ajánlatot egyedi elbírálás szerint a bank határozza meg. THM: 5,8–9,5%

Folytatás a 34. oldalról
kell még, hogy a gáziüzemű autót évente és csak a kijelölt helyen lehet vizsgáztatni. De – mint az előbb említettem – ezt is el tudjuk vállalni, bár erre sem volt még precedens. Az a tapasztalatunk, hogy taxis ügyfeleinknek megvannak a saját bejáratott megoldásai e téren is. Természetesen nem elhanyagolható kérdés a gázszett ára sem. Ez nálunk 350 000- Ft. Mi ezért „kulcsra készen” adjuk át a vevőnek az autót. Az összeg a hároméves, teljes körű garanciát is magába foglalja. Gondoljon bele: ha bármilyen vezérlés, vagy más garanciális meghibásodás van a gépkocsinál, ahol gázhoz is hozzá kell nyúlunk, akkor ezt házton belül el tudjuk végezni, nem küldjük el azt máshová. Tehát megvan a biztonságos háttérünk a javításhoz. Ráadásul ez az összeg beépíthető a vételárba, vagyis a havi részletekben fizethető.

Sokan érdeklődnek arról, hogy valóban más vezetési stílust igényel egy „gázos” autó, mint a benzines, vagy a dízel? Nos, amit mi most beszerelünk az autóba, azt úgy nevezik, hogy intelligens gázkészülék. Semmilyen megváltozott vezetési technikát nem igényel. Felismeri azt is többek között, hogy mennyi üzemanyag van a tartályban, és szükség esetén automatikusan átkapcsol benzínre. Az autó minden esetben benzinnel indul és csak bizonyos motorhőmérsékleten, kb. 40-50 fokon, kapcsol át automatikusan gázhajtásra. Arra is van mód, hogy esetlegesen manuálisan visszakapcsoljunk benzines hajtásra, ha ez szükséges. Az autó teljesítménye szempontjából nincs különbség benzines vagy gázos hajtás között. A motor teljesítményén ez egyáltalán nem változtat. A korábbi években megismert gázrendszerek gyermekbetegségei már nem észlelhetők. Ugyanakkor még mindig sokan tartanak tőle, nem ismerik kellőképpen azokat az előnyöket, melyeket az olcsóbb üzemeltetés nyújthat számukra. Úgy gondolom, hogy szükség lenne egy erőteljesebb kampányra, reklámra a gázzal kapcsolatosan, hogy a lehetséges vásárlók megismerjék a pozitív oldalait a „gázautózásnak”. Egy rövid számítás mindenki elvégezhet, ha tudja, hogy a gáz ára 160 Ft körül van, a benzíné pedig közelít a 300-hoz. Mindenesetre mi itt a Chevrolet Gyulai márkakereskedésben örömmel adunk felvilágosítást az érdeklődők számára!

Találtunk egy verset Drávucz István szerkesztésében

Életének úgyszólván minden sorsfordulóját lekészte, vagy „elpuskázta” **Csokonai Vitéz Mihály**. Hát bizony vagyunk így néhányan ma is, ezért kiváltképp szeretem őt, no meg azért, ami az alábbiakból tán kibújik.

Debrecenben született 1773-ban félig nemesi, félig polgári családból – a papa borbély volt, becsületes szakma az, Mihály folytathatná, ám a jó eszű fiú debreceni kollegista lesz, amíg ki nem csapják – hát, mondjuk így: különféle csínytevéseiért. Sárospatakon tanul tovább, amíg meg nem unja. Elhatározza, hogy márpedig ő csak a poétaságból fog megélni. No hiszen, az már akkor sem sikerülhetett, hiába vándorolja – mecénást, pártfogót keresve – végig az országot, a felkeresettek alig mutatnak valami hajlandóságot. Pedig e nyugtalan, koborló vándorélet közben, alkalmi szállásokon, csapszékekben, úton, útfélen gyönyörűbbnél gyönyörűbb versek születnek. Össze is gyűlik egy könyv kötetre való, amely új irányt mutatna a magyar lírának – ha megjelentethetné. Ám mire a híres Lilla-versek megjelennek, már késő, az elsőbbség Kisfaludyé. Mihályunk lekészte a dicsőséget.

A nyugtalan lélek nyugalomra, szeretetre, családra vágyik. Komárom az ő nagyon rövidke boldogságának helyszíne, itt ismerkedik meg Vajda Juliannával, „Lillával”, egymásba szeretnek, megállapodnak. Mihály tovább vándorol, állandó munkát keresve, hiszen a családot el kell tartani valamiből.

Az első ígért állást lekési, no de se baj, várja a tanítóság Csurgón. Ám mire komatosan visszaballag Komáromba, a leányzó már férjhez ment egy stabil életű gazdag polgárhoz. „Kedv! Remények! Lillák! Isten véletek!” – költőnk keserűséggelelve baktat vissza Debrecenbe, ott él magányosan, nagy szegénységben, ám egy napon kicsiny házikója lángot vet, porig ég. „Éppen a rózsák nyíltak – írja –, a kertecskémen a lobogó lángok keresztülrohantak... s az a kis fülemüle, mely e kis zöld hajléknak minden éjjel koncertet adott, örjögve repült el a bátorságosabb vidékre.”

Fölkérik, hogy egy temetésen

mondjon gyászbeszédet. Ő szegény egy kíméletlenül hosszú, a Lélek halhatatlanságáról szóló filozofikus verset olvassa fel. Zuhogó esőben... Persze ágynak dől, amúgy is gyöngye, megviselet szerzete nem tud megbirkózni a betegséggel... Élt 32 évet.

És ennyi sikertelenség, balszerencse, nélkülözés, szenvedés és keserűség, megcsalás és kiábrándulás közben, azokat átélve írta Mihály a kecses és könnyed, a vidám és pajkos költeményeit is. Elszorul a torkom, ha arra gondolok, ugyan honnan volt ehhez annyi lelkiereje. Tán úgy vélhette ő is, hogy ha már semmink sincs, legalább tréfáljunk egyet... Nekem mindig ezek jutnak eszembe, ha Csokonai-verset olvasok, mint például ezt, ni:

SZERELEMDAL a csikóbőrös kulacshoz (Részletek)

Drága kincsem, galambocskám,
Csikóbőrös kulacsocskám!
Érted halok, érted élek,
Száz leányért nem cseréllek.

Megvidító orcácskádat,
Csókra termett kerek szádat
Ha a számhoz szoríthatom,
Zsuzsiét nem csókolgatom.

Karcsú derekadon a váll
Halhél nélkül is szépen áll;
Nem úgy ám, mint a Manció,
Vagy a majd megmondám kié.

Szép a hajad szép szála is,
Ha kis csikó hordozta is,
Nem akasztott ember haja,
Mint a Trézi rőt vuklija.

Téged hordozlak útamban,
Téged öllelek ágyamban;
És valahányszor felkelek,
Szerelmedről énekelek.

Együtt be sokszor feküdtünk,
Bár soha meg nem esküdtünk!
Az éjjel is, csak megintsem,
Együtt háluk ügye, kincsem?

Bárcsak a feleségemmel
Téged cserélhetnék fel,
Hogy fiakat, leányokat,
Szűlnél apró kulacsokat.

De jaj, engem ide-tova
Elvisz a Szent Mihály lova,
Szerelmed megemésztt végre,
És te maradsz özvegységre.

Kincsem, violám, rubintom!
Itt az utolsó forintom.
Érted adom ezt is, tubám!
Csak szádhoz érheszen a szám.

Óh, csókolak, óh öllelek!
Míg moccanok, míg lehellek.
Tested tegyék holttestemhez
És ezt az írást fejmemhez:

„Útas, köszönj rám egy pint bort:
Itt látsz nyugodni egy jámbort,
Kedves élete-párjával,
Csikóbőrös kulacsával!”

Bizony a kulacs a vándoréletet élők leghűségesebb társa. A csikóbőrös meg afféle korabeli termosz is volt – védte a benne kotyogó nedű állagát. Debreceni, pataki diákok ugratták egymást avval, hogy: „Kívül szőrös, belül nedves, a legényeknek igen kedves – mi az?” – aztán rögvést ráváltak, nehogy bárki ugye másra gondoljon: „Hát a kulacs”.

Képzelem: ülnek bent a taxiban, a taxis barátsággal, mosolyogva hátranyújt egy kulacsot: – Én ugyan nem ihatok – mondja –, de csak húzza meg kend bátorsággal, jóféle van benne. – Megköszönöm, meghúzott (valóban jóféle), kényelmesen hátradőlök, száguldunk, és arra gondolok: no, most jött el az én világom.

Mihály meg fõnn, egy fõlhõhöz könyökölve les engem és oldalba böki az egyik angyalt: – Hijnye, odasüss! A komának van esze, száguld. Ez nem is fog ám lekésni semmirül...

– Nagymama, miért olyan nagy a szád? Nagymama, miért olyan nagy a szemed? Nagymama, miért olyan nagy az orrod?
– Jaj, Piroska, menj már a fenébe azzal a nagyítóval.

Gépjárművel határon innen és túl

Agyonhallgatott változások

Évtizedeken át tiltva volt, hogy magyar állampolgár belföldön külföldi rendszámú autót vezethessen, legyen ez akár a külhonból hazatérő, nyugati vagy keleti rokon. Az uniós csatlakozással együtt e jogszabályt eltörölték, ám erről a nagy nyilvánosság mégsem értesült, mint ahogyan egyéb változásokról sem.

Fiatalabb ismerőseim értetlenül néztek rám, amikor arról meséltem nekik, hogy nem is oly rég még nem lehetett csak úgy külföldi rendszámú autóval furikázni, ha csak nem élt vagy dolgozott külhonban a magyar. Jogszabály tiltotta, s akit rajtakaptak, az bizony bírságra számíthatott. Persze azok az idők már elmúltak – hangoztatják őket, mint ahogyan fogalmuk sincs az útlevelek jelentőségéről. A szocialista és a nyugati országokba érvényes okmányokról, az ötéves, majd hároméves kiutazási kvótáról vagy az 50 dolláros valutakeretről. Nem is értik, mit beszélek. Ennyi előnye azért csak

lett az uniós tagságnak, egy nyelvet beszélünk ugyan, de ez már egy másik generáció, amely nem érti – történelemből meg még nem tanulta – valójában hogyan kellett ezt megélni. Az mindenesetre érdekes, hogy a szövetségbe belépésünkkor jó pár jogszabályt harmonizáltak és jó párat el is töröltek. Ezekről pedig alig-alig lehetett hallani. Persze akinek ez napi problémát jelentett, bizonyára értesült róla, de a „nagyérdemű” azért csak kapkodhatja a fejét, ha jogkövető állampolgárként próbál meg élni.

Nos, korábban a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága értelmezte magazinunknak azt a jogszabályt, amely korlátozta a külföldi rendszámú gépjárművek vezetését belföldön. Úgy gondoltuk, az a logikus, ha őket keressük meg néhány kérdésünkkel. Legnagyobb meglepetésünkre röviden, udvariasan tudunkra hozták: a hivatkozott jogszabály már nem létezik, hatályon kívül helyezték. (Ekkor értettem meg, miért nem találtam a hatályos jogszabályok gyűjteményében.)

Akkor irány a Belügyminisztérium, amely most nem létezik. Előbb az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztériumról pattantam vissza, majd történelmi hősnök, Zrínyi kirohanásán felbuzdulva törtem utat az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium sajtóosztályához. Itt kopogtatunk virtuális levelünkkel és kérdéseinkkel. Több hétig se hír, se válasz, főszerkesztőm már arra is gondolt, hogy a kiadott feladatot próbálom elszabotálni, de csak vártam türelemmel. Már a lapzárta is elmúlt, úgyhogy annyiban maradtunk, majd a következő számba talán összejön. S aki türelmes, az elnyeri jutalmát. Néhány héttel később a Büntetőjogi és Rendészeti Kodifikációs Főosztályról felszállt a füst és dr. Soós László részéről megérkezett a válasz.

Arra a kérdésünkre, amely így szól: magyar állampolgár vezethet-e külföldi rendszámú autót országhatáron belül és kívül, Eu-n belül és kívül, ezt kaptuk. (Még szerencse, hogy ő nem nézett hülyének e kér-

Hároméves garancia, jelentős költségmegtakarítás

ŠKODA OCTAVIA 1.6 DUAL



Arról, hogy a Škoda Magyarországon egy új, vegyes üzemű (gáz, benzin) alternatívát kínál vásárlóinak, már a májusi számunkban beszámoltunk. Említettük, hogy három modellel indul az értékesítés (Fabia 1.2, 1.4, illetve Octavia Tour 1.4, és Octavia 1.6-os). Azonban tudni

kell, hogy a felsoroltakon kívül bármelyik Škoda modellbe beépítik a gázzettét, ha a vevő igényli. Említettük előző havi írásunkban, hogy a garancia 3 év, ami azért komoly műszaki színvonalat feltételez, vagyis az autó az olcsóbb üzemeltetés mellett nem károsodik. A gáz színvonalú

műszaki megoldásoknak köszönhetően a gázrendszerek maximálisan illeszkednek a Škoda gépkocsik korszerű elektronikai és benzinbefecskendezési rendszereihez. A gázrendszerrel ellátott gépkocsi közel ugyanolyan gyorsulás, teljesítmény, fogyasztás jellemzőkkel rendelkezik, mint a hasonló benzinüzemű. Az olaszországi gázautó piac prémium kategóriájú gázkészülékgyártója, a Landi Renzo ráadásul kifejezetten az adott modellekhez specifikálta a magyarországi Škoda márkakereskedőknél mostantól megvásárolható ŠkodaDual típusok gázrendszereit. Ezeknek a felépítése és a szerkezet részegységei, valamint az előállításhoz felhasznált technológia jelentős hasonlóságot mutat a benzinbefecskendező rendszereknél alkalmazottakkal. Ez és a felhasznált alkatrészek szigorú gyártásközi és végellenőrzési rendszere, valamint a mára komoly műszaki tudással rendelkező Škoda Gázautó szervizhálózat szakemberei együttesen garantálják a megbízhatóság-

got. A Škoda modellekre biztosított 3 éves teljes körű garancia természetesen a ŠkodaDual modellekre is érvényes, az előirt 15 000 km-enkénti karbantartások elvégzése esetén. A gázautóról sokan azt hiszik, hogy robbanásveszélyesek, használatuk nem veszélytelen. Ez tévedés! A bekövetkezett gázautó-baleseteket, tüzeseteket igazoltan csak a háziagos, szakszerűtlen szerelések során elkövetett hibák okozták, vagyis megalapozatlan tévhitről van szó. A gázrendszer minden egyes alkatrésze gyártási vagy behozatali engedéllyel rendelkezik, melyek teljesítik az ENSZ-EGB67 előírásait, vagyis a Magyarországon szakszerűen átalakított gépkocsik műszaki színvonala az európai előírásoknak is megfelel. A gázrendszer biztonsági szempontból kiemelt alkatrésze a gázüzemanyag tartály, mely minden esetben a jármű lehető legvédelemben pontján helyezkedik el, anyaga szilárdsági méretezéseken és ellenőrző vizsgálatokon átesett szívós acél, mely egy ütközéskor komoly deformációra

dés miatt.) Rövid válasz: *igen*. Kicsit hosszabban ez így szól: *A hatályos magyar jogszabályok alapján nincs jogi akadálya, hogy magyar polgár a Magyar Köztársaság területén külföldi rendszámú gépjárművet vezessen. Az EU-tagországokban hasonló a szabályozás. Harmadik ország tekintetében az adott állam jogszabályai ismeretében lehet meghatározni a gépjármű használatának jogosultságát.*

Ezzel nem is volt gond, érthető és világos, ezentúl nyugodtan ülhetek a külföldi autóban a volánnál is, sőt, vezethetem is azt. Az EU-n belül ezzel nem lehet gond, ha meg Svájcban vagy Norvégiában, tehát a közösségi tagállamokon kívül tennem ezt, akkor azért nem árt tájékozódnom efelől, de gyanítom, ott ez a probléma soha fel sem merült. (Azért Ukrajna, Szerbia esetén elbizonytalanodtam.) No de lépünk tovább.

Napjainkban számtalan példa található arra, hogy a gazdasági társaságok székhelyüket külföldre áthelyezik, mert kedvezőbbek a gazdasági és adóviszonyok a szomszédos országban. A cég viszont Magyarországon folytatja tevékenysége egy részét. Akkor e cégautóval lehet-e idehaza közlekedni, s ha igen, hogyan? A rövid válasz erre megegyezik az előzővel: *igen*, lehet. A hosszabb verzió így szól: *Az érvényben lévő*

magyar közlekedési igazgatási jogszabályok nem tiltják egy másik tagállamban dolgozó munkavállalók számára a munkáltató vállalkozásának székhelye szerinti tagállamban nyilvántartásba vett cégautó üzleti és magáncélra történő használatát, és értelemszerűen az ily módon történő járműhasználatot sem köti a munkaviszonyhoz. A más tagállam hatósági engedélyével, jelzésével ellátott jármű esetében a közúti forgalomban történő részvétel feltétele megegyezik a magyar hatósági engedéllyel és jelzéssel ellátott járművek esetében alkalmazott szabályokkal: a jármű vezetőjének a közúti ellenőrzés során igazolnia kell a jármű műszaki alkalmasságán túl, a jármű használatának jogszerűségét, valamint az érvényes kötelező felelősségbiztosítás meglétét. A közösségi jog alapelveire figyelemmel, a magyar jogszabályok nem követelik meg a jármű nyilvántartásba vételét, nem teszik kötelezővé a járművet használó munkavállaló számára, hogy a lakóhelye szerinti tagállam nyilvántartásába regisztráltassa a munkáltatója tulajdonát képező járművet abban az esetben, ha a munkáltató székhelye, telephelye szerint illetékes tagállam nyilvántartásában a járművet már regisztrálták, az arra illetékes hatóság engedélyével rendelkezik és a közlekedésbiztonsági követelményeknek megfelel.

Világos beszéd, ha a papírok rendben, a biztosítások rendezve és a műszakival sincs probléma, akkor ezért nem kötnek belénk a rend marcona örei, ha a kvázi külföldi cég alkalmazottjaként, vagy tulajdonosaként Magyarországon furikázunk a gépjárművel. Arról azonban nem szabad megfeledkezni, hogy mindez csak akkor igaz, ha a gépjárművet nem tulajdonszerzési céllal hoztuk be, mert akkor más eljárási szabályok érvényesek. Amennyiben már regisztrált gépjárműről van szó, az esetben, ideiglenes forgalomban tartási engedély és E betűjelű ideiglenes rendszámot kiadása nélkül is használható a jármű maximum hat hónapig. Ha nincs regisztrálva, akkor 30 napon belül a származás-ellenőrzési nyilvántartásba vételét kezdeményezni kell.

Visszatérve a külhonban bejegyzett cégautóra, arra is van lehetőség, hogy Magyarországon székhellyel vagy telephellyel nem rendelkező gazdasági társaság az itt élő alkalmazottjára, mint üzemeltetőre, üzembentartóra írassa a gépjárművet. Ilyen esetben a tulajdonos a külföldi cég lesz, az üzemeltető, üzembentartó pedig lehet a magyar alkalmazott, résztulajdonos stb. A törzskönyvet így állítják ki. Ekkor viszont Magyarországon kell regisztráltatni a gép-



Ez egy gyenge pont, a zöld ledek nagyon halványak, szinte észrevehetetlenek, nem segítenek abban, hogy még mennyi (gáz)üzemanyag áll a rendelkezésünkre

képes kiszakadás, robbanás nélkül. A gázrendszer minden esetben „gáztömören” kerül kialakításra, melyről hivatalos igazolást ad az átalakítást végző szakszervíz. A beépítést, javítást végző szakszervizek tapasztalata és az általuk nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó szigorú előírások garantálják a biztonságos, megbízható üzemeltetést. Magyarországon a benzín és a motorikus gáz literenkénti ár arányát, és az esetleges fogyasztásbeli eltéréseket (ez gáz használata esetén kb. 5-15% többletfogyasztást jelent) figyelembe véve kb. 35-45%-os

költségmegtakarítás érhető el. A kedvező gáz-üzemanyag és levegő keveredésének köszönhetően a motorkopások mintegy 30-40%-kal csökkennek, így nő a gázos motor élettartama. Mivel a kereskedelmi forgalomban ma már csak ólommentes üzemanyag vásárolható, melyhez a korszerű konstrukciójú, katalizátoros motorok kialakításánál, a szeleplülékek, szeleptányérok, illetve a szelepvezetők anyagának helyes megválasztásával sikerült alkalmazkodni, az autógáz használata nem okoz problémát. Az autógáz eleve gáz halmazállapo-

tú, szemben a benzinnel, mely a legfinomabb porlasztás mellett is apró cseppek formájában kicsapódik a szívócsőre és a motor hengerfalára, vagyis hígítja a kenőanyagot. Az autógáz viszont nem oldja fel a kenést biztosító olajfilmet és nem hígítja fel a motorolajt. Így nő a motor olajcseréi periódusa és a motorkopások is jelentősen lecsökkennek, különösen a legkritikusabb beülepedési fázisban. Az átalakítás után minden esetben a jár-

mű forgalmi engedélyébe a hajtóanyag-változást be kell jegyeztetni. Ezen bejegyzés azon gépkocsiknál, melyek rendelkeznek úgynevezett sorozat-átalakítási, vagy típusengedéllyel (ilyenek természetesen a Skoda által forgalmazott modellek), az átalakításra jogosult gázautó-szakszervizek által kiadott igazolás, adatlap alapján a területileg illetékes okmányirodában elvégezhető. A műszaki vizsgáztatás és a zöldkártya érvényesítése a SkodaDual



A kép nem véletlenül készült a „zöldben”, ennek az autónak ugyanis a károsanyag-kibocsátása jelentősen alacsonyabb, mint a benzines vagy a dízelváltozaténak

járművet, és magyar rendszámot kap a szóban forgó jármű. De lehet a külhoni cég a tulajdonos, az üzemeltető és üzemben tartó is egyben. Erről a következőket érdemes tudni:

A Magyarországon nyilvántartásba vett külföldi jármű forgalmi engedélyébe külföldi természetes és jogi személy, mint tulajdonos, vagy mint üzemben tartó is bejegyezhető.

Amennyiben a jármű külföldi tulajdonosa nem rendelkezik magyarországi tartózkodási hellyel és a forgalomba helyezési vagy átírási eljárást a leendő magyarországi üzemben tartó végzi, a törzskönyvet a tulajdonos vagy közjegyzői, illetve ügyvédi okiratban meghatalmazottja személyesen veheti át.

A vádlott kezében egy baseballütővel jelenik meg a bíróságon.

– Mit akar ezzel? – kérdi a bíró elhűlve.
– Kérem, az idézésben az állt, hogy a védelemről magamnak kell gondoskodnom.

Pszichológus a betegnek:

– Nos, van egy rossz és egy jó hírem. A rossz hír az, hogy a vizsgálatok alapján ön elfojtott homoszexualitásban szenved.

– Ūristen! És mi a jó?

– Az, hogy egy ilyen kis cuki fiú vagy...

Külföldi jogi személy tulajdonosként vagy üzemben tartóként történő nyilvántartásba vételekor a cég bejegyzéséről szóló külföldi okirat hiteles magyar nyelvű fordítását is bemutatja.

Ez a jogszabály érvényes az úgynevezett harmadik ország, vagyis nem európai uniós tagállam esetében. Amennyiben az alkalmazott a harmadik ország tulajdonban lévő gépjárművel rendszeresen lép be az unióba, pl. naponta hazajár, akkor a munkaszerződésben ennek szerepelnie kell, és célszerű e szerződés hiteles másolatával és ennek hivatalos fordításával rendelkeznie az ingázónak. Ezzel számtalan kellemetlenséget kerülhet el az érintett személy.

Jövore a schengeni egyezmény teljes egészében hatályos lesz nálunk is, ez azonban nem érinti semmilyen formában ezt a témakört.

Végül de nem utolsósorban arra is kíváncsiak voltunk, hogy feltéve, de nem megengedve, ha netán bárki is szabályt sért, akkor ki felelős, ki fizeti a bírságot és milyen pénznemben.

A szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény (a továbbiakban: Sztv.) 2. §-a rendelkezik a törvény hatályáról, mely szerint e törvényt – ha törvény kivételt nem tesz – a belföldön elkövetett szabálysértésekre kell al-

kalmazni, az eljárás alá vont személy állampolgárságára tekintet nélkül. Ezek alapján tehát nem az a lényeg, hogy ki követi el a szabálysértést, hanem az, hogy hol. Annak sincs jelentősége, hogy a jármű, amellyel a szabálysértést elkövetették, magyar vagy külföldi rendszámmal van-e ellátva.

Amennyiben magyar hatóságok járnak el a hivatkozott törvény alapján, úgy a pénzbírság megfizetése is az Sztv. 111. §-a szerint történik. A pénzbírságot az elkövetőnek a határozat jogerőre emelkedésétől számított harminc napon belül – a pénzüsszeg illetékbélyeggel történő lerovásával – kell megfizetni.

Abban az esetben, ha a szabálysértés elkövetőjét helyszíni bírsággal sújtották, úgy az Sztv. 135. § (3) bekezdése szerint a tudomásul vett helyszíni bírság esetén az elkövető részére készpénzátutalási megbízást kell átadni, és fel kell hívni a figyelmét, hogy a bírságot harminc napon belül fizesse be.

Néhány jogszabály értelmezése nem is olyan egyszerű, még akkor sem, ha azt magyarul írták. Éppen ezért, aki külföldön, akár az unión belül, akár kívül érintetté válhat, az tájékozódjon a vonatkozó jogszabályokról az adott ország külképviseletén, és a hazai szabályozással sem árt tisztában lenni.

k.z.t.

gépkocsinál a hagyományos időközönként történik, tehát nem kell sűrűbben vizsgáztatni az átalakított járműveket. A ŠkodaDual gépkocsi általános karbantartását, javítását bármely Škoda márkaszerviz, a gázrendszer karbantartását és esetleges javítását azonban csak a Škoda Gázautó jogosultsággal rendelkező partnereink hajthatják végre. Mivel a gáz üzemanyag fűtőértéke a benzinénél alacsonyabb, így azonos feltételek mellett a gépkocsi motorjának teljesítménye szekvenciális gázbefecskendezés esetén kb. 2–5%-kal csökken. Gázüzemben tehát – azonos motorteljesítmény eléréséhez – több üzemanyagra van szükség, s ez mintegy 10–15 %-os literben mért fogyasztásnövekedést jelenthet. Ezzel együtt is – mivel az autógáz lényegesen olcsóbb a benzinnél, vagy a gázolajnál – igen jelentős üzemelte-

tési költségmegtakarítás realizálható.

Ami pedig a gyakorlati tesztet illeti: Az Octavia 1.6-os, 75 kW-os változatába beépített gázzett használat közben észrevehetően volt. Vagyis a sofőr mindent ugyanúgy csinál, mint a benzines változatnál, nincs semmi trükk, külön feladat. Az automatika minden esetben benzines üzemmódban indítja az autót, majd amikor a motor egy kissé már „megmelegszik”, átkapcsol gázüzemre. Ebből semmit nem lehet észrevenni. A motor hangján, vagy erején sem. Ezt természetesen – kézi üzemben – felül lehet bírálni, vagyis egy gomb megnyomása után visszaválthatunk benzin üzemmódra. Menet közben az autó gyors, dinamikus, tehát az, hogy a teljesítmény valamelyest visszaesik, ez esetben nem volt érzékelhető. A csomagterben a hely a pótkerék



A gázbetöltés a bekarikázott részen történik, egy csomok segítségével

méretével csökken, mert ennek helyére kerül a gáztartály. Amennyiben az ún. „mankókeret” választjuk, az ehhez képest kicsit növeli a rendelkezésre álló teret. Ahogy a szakszervizben megtudtuk, a taxisok többnyire semmilyen pótkereket nem kérnek, megelégszenek a defektjavításhoz szükséges spray megvásárlásával. Ez a megoldás jó, ám egy szétvágott gumi esetén nem segít. Akkor marad a kölcsönkerék...

Természetesen amiért az ember ilyen berendezést vásárol az a költségmegtakarítás a tankolás-

nál. Nos, ebben nem csalódtam a gázkútnál 31,5 liter PB-gáz tankoltam 305 kilométerre. Vagyis a fogyasztása az autónak 10,5 literre jött ki. Amennyibe benzinnel tettem volna meg ezt a távolságot, az valószínűleg 24 liter benzin elhasználásával járt volna. Ebből azért minden kedves Olvasó képes következtetni arra, hogy saját felhasználása mellett mennyi maradna meg a pénztárcában.

Végül még egy adat: a Škoda felár nélkül árusítja gázos autóit! Érdemes tehát egy kicsit érdeklődni autócseré előtt...

Köszönjük cégünknek, hogy ilyen fizetésünk van! Megmentette ezzel az életünket! Hiszen mi lenne most velünk, ha SRI Lankán üdültünk volna?

A szöke nő odamegy a benzinkutashoz és így szól:
– Elnézést, de a pumpa nem ér el a kocsig!
Mire a benzinkutas:

– Túl messze van, álljon közelebb!

Erre a szöke nő odasimul teljesen a benzinkutashoz.

– Elnézést, de a pumpa nem ér el a kocsig!

Tiszta, megbízható forrásból csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



Mercedes-Benz C 200 K	Mercedes-Benz E 220 CDI	Mercedes-Benz C 200 CDI	Mercedes-Benz E 220 CDI	Mercedes-Benz E 220 CDI	Mercedes-Benz E 200 CDI
2001. 10. 03. 110 000 km fehér/fehér szövet indításra automatikusan bekapcs. fényszóróvilágítás, gyerekülék, ablaktörő esőérzékelővel, 5 fokozatú automataváltó tempomattal, fém kartervédő lemez, elektromos roló a hátsó szélvédőnél, riasztó, klímaautomatika, Audio 10 RDS kazettás rádió, handy előkészítés, ülésfűtés az első üléseken, belsőtervédelem, elegance kivitel	2004. 12. 08. 61 228 km ezüst metál/fehér szövet Automata váltó, CD-váltó, vonóhorog, Elegance kivitel	2004. 05. 19. 121 772 km tanzanitkék metál/royalkék szövet paraméterszabályzás, bőrkormány/váltó, telefonelőkészítés, 5 fokozatú automata nyomatékvtáltó tempomattal, fém kartervédő lemez, Radio Audio 20-CD lejátszóval, riasztó berendezés, Isofix gyerekülés rögzítő pontok, belsőtervédelem, Carlsson motortuning	2005. 10. 04. 48 943 km cubanitezüst metál/ST Tropez metál/ST Tropez metálfény, paraméterszabályzás, PTS, telefon előkészítés, 5 fokozatú automataváltó tempomattal, riasztó, CD cserélő a középső konzolban, ülésfűtés az első üléseken, Avantgarde kivitel	2003. 04. 14. 114 000 km ezüst metál/fehér szövet metálfény, 5 fokozatú automataváltó tempomattal, bőrkormány, ülésfűtés az első üléseken, Classic kivitel	2006. 12. 01. 7 911 km Fekete/fehér szövet tetőantenna, 5 fokozatú automata nyomatékvtáltó tempomattal, Taxi csomag - vészriasztó nélkül, Diesel részecskeszűrő, ISOFIX gyerekülés rögzítő pontok, ülésfűtés az első üléseken, Taxi kommunikációs eszköz kihangosító előkészítés, Taxi kommunikációs eszköz előkészítés
Ár: 3 999 000 Ft	6 490 000 Ft	4 750 000 Ft	8 490 000 Ft	5 500 000 Ft	9 690 000 Ft

- ▶ Kevés kilométerrel.
- ▶ Kedvező lízinglehetőségek.
- ▶ Átvizsgált járművek.
- ▶ Keresse fel telepeinket, vagy hívja munkatársainkat!



Mercedes-Benz

C4 PICASSO

HATÁROZOTT EGYÉNISÉGŰ, ÚJ FÉNYTERŰ



A Citroën a hétüléses Grand C4 Picasso, a fényterű sikeres bevezetését követően tovább bővítette kompakt egyterű kínálatát Magyarországon is, és forgalomba hozta a második fényterűt, a különleges karosszériával rendelkező, ötüléses C4 Picassót.

C4 Picasso dinamikus és vonzó stílusával első pillantásra felhívja magára a figyelmet. Az egyterűek valamennyi előnyös tulajdonságát magáénak mondhatja – referenciának számító helykínálat és csomagter, megemelt vezetési pozíció. Emellett, a fényterű különleges kialakításának köszönhetően egyedülálló szolgáltatásokat kínál – minden irányban tökéletes kilátás, kivételes világosság, rendkívül könnyű variálhatóság, szabaddá tett belső tér és kitűnő kényelmet



biztosító belső kialakítás. A C4 Picasso igazi vezetési élményt kínál, és biztonságos menet-tulajdonságokkal rendelkezik.

Már a piaci bevezetésekor négy nagy teljesítményű, alacsony fogyasztású és környezetkímélő motor szerepel a kínálatában:

- a benzinmotoroknál a 127 LE DIN teljesítményű 1.8i 16V motor ötfokozatú mechanikus sebességváltóval, a 143 LE DIN teljesítményű 2.0i 16V motor pedig elektronikusan vezérelt, hatfokozatú kézi sebességváltóval, illetve négyfokozatú automata sebességváltóval rendelhető;

- a dízelmotoroknál szériatartozékként részecske-szűrővel rendelkező, kétféle motor közül lehet választani: az egyik a HDi 110 FAP motor, amelyhez ötfokozatú kézi sebességváltó, vagy elektronikusan vezérelt, hatfokozatú mechanikus sebességváltó kapcsolódik, a másik pedig a HDi 138 FAP, amelyhez elektronikusan vezérelt, hatfokozatú kézi sebességváltó, vagy hatfokozatú automata sebességváltó tartozik.

A HDi 138 FAP motorhoz megrendelhető rugalmas és gyorsan reagáló, hatfokozatú automata sebességváltó – amellyel a C4, C5 és C6 modelleknél már találkozhattunk –, már a Grand C4 Picasso modell kínálatában is szerepel.

A C4 Picasso már az első kiviteli szinttől, a szegmensen belül ritkának számító kényelmi, biztonsági és vezetést segítő berendezésekkel rendelkezik.

A C4 Picasso egyedi, dinamikus és határozott stílusával, méreteivel (4,47 m hosszú, 1,83 m széles és 1,66 m magas), vezetési kényelmével, valamint a fényterűre jellemző újszerű szolgáltatásaival – a Xsara Picasso és a Grand C4 Picasso modellek között helyet foglalva –, természetes módon illeszkedik a Citroën kompakt egyterű kínálatába.

GÖRDÜLŐK2000

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

Budapest közigazgatási területén, már nettó 7.000 Ft+áfától szállítjuk bármely taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,7 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműsérült vagy kitörött kerekű gépjárművet (a díjazás mértéke a gépkocsi állapotától és felvételi nehézségétől függ).

Balesetes taxi gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, taxiknál **INGYENESEN (!)***, a számlát közvetlenül a biztosítónak nyújtjuk be és fizettetjük ki!
24 órás telefonos ügyeletünk:
+36 1 2900626, +36 1 2970252
+36 70 3706890, +36 70 3706880
szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

*45 napos opcióval, részletek az autómentés vezetőjénél

SAP-ART Hiteles hírek

**MIÉRT JÁRSZ JOBBAN, HA LAKÁS-
VAGY HÁZVÁSÁRLÁS ELŐTT
HOZZÁNK JÖSSZ HITELÉRT
ÉS NEM A BANKBA?**

Mert minden jelentős hazai bankkal kapcsolatban vagyunk, míg a banki ügyintéző csak saját feltételeit ismeri.
Mert a hitelhez, a lízinghez, a szocpolhoz, a lakáskasszával és a biztosítással kombinált hitelekhez is értünk.
Van, ahol tudunk alkudni a kamatokból.
!Egyedi engedélyek és kamatok nálunk!

Pl.: Szabadfelhasználású hitel 10M 20 évre
70.094 Ft/hó, a kamat nem változik a futamidő végéig! Váltsd ki velünk a hiteled erre!
Minden banknál fiókvezetői szinten képviselünk, így kiemelt ügyfél leszel.

Bíró László (volt) City 767
SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ
1138 Bp., Esztergomi út 12.
Tel: 70-3838-767; 70-316-2071
Fax: 1-788-8295; sap-art@chello.hu
Mai besTHM: 4,46%

**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**

A Fótaxi ZRt. szervezésében

Horgászverseny 2007. május 27.

Reggel fél hétkor már minden csapat a gyülekezési helyen volt. Fél nyolcra szinte mindenki megtalálta a saját helyét és kezdetét vette az ete-

teljesített: a végén 391 grammtól 41 281 grammig „mérlegettek”.

A versenyt 13.00-kor dudaszóval fűjtük le, és Csicsa Zoli segítségével, Garamszegi Miklós ellenőrzésével megkezdődött a mérlegetés. Sokan szép nagy halakat fogtak: 3200 grammtól, a győztes 4680 grammig. De nézzünk néhány szép példát is a súlyos halakról, természetesen a mértékegységet grammban kell érteni, mert nem az



A sorsolással kezdődött

tés. 8 órakor – dudaszóra – elindult a verseny. 31 csapat adta le nevezését, ebből 26 csapat el is jött. Négy csapattól, úgy látszik, ezen a napon elpártolt a horgászserencse: ők ugyanis semmit sem fogtak. 22 csapat viszont jól



A III. helyezett csapat



Az ifjú versenyző átveszi a díjat

3400, Bodnár Sándor 3770, Romhányi Attila 3900, Daróczy Sándor 4220.

A favoritok szinte egymás „sarkát” taposva jutottak az első ötbe. Ez alól kivételek, akik jelentős előnnyel nyerték el ismételt a kupát.

A díjak és elismerések kiosztását – a gyermeknapra való tekintettel – a legifjabb horgással kezdte Garamszegi Miklós vezérigazgató. I. helyezett lett Németh Dániel, II. helyezett Sétáló Mihály, III. helyezett Vágó Dániel. Ők horgászajándékokat kaptak, megspékelve egy kis gyermeknap csokival.



A II. helyezett csapat

A legjobb női versenyző Regénye Orsolya lett (Fótaxi). A legtöbb és legnagyobb halat id. Sipos Gábor fogta (4680 gramm), aki így elnyerte a kitűzött díjakat is.

A legnagyobb és a legtöbb hal (18 300 gramm) a Taxi 2000 csapatának jutott. Ez előre jelzi, hogy a csapatversenyt ismételt a Taxi 2000

csapata – Matalin János, id. Sipos Gábor és ifj. Sipos Gábor – nyerte meg 41 281 grammal.

Második a City Taxi I. csapata lett. Laczi Gyula, Denhoffer András és Erdei Zoltán 33 258 grammot teljesített.

Harmadik helyezést ért el a Baráti kör elnevezésű csapat: Bodnár Gyula, Nyika Sándor és Kovács Szilárd. teljesítményük 22.291 gramm volt.

A City Taxi ajándéksomaggal kedveskedett a legnagyobb halat fogó versenyzőnek és legjobb női horgásznak.

Az izletes ebéd elfogyasztása és a díjkiosztás után sokan még kint maradtak – immár versenyen kívül – horgászni. Volt olyan csapat, amelyik délelőtt semmit sem tudott fogni, de délután jelentős mennyiséggel kárpótlták magukat. Bizonyítva, hogy nem csak a kártya, hanem a horgászserencse is forgandó.

A krónikás: Csaba Péter

SsangYong Actyon Sport



Az Actyon elnevezés az angol „action” (akció), „active” (aktív), illetve „young” és „youth” (fiatal, fiatalos) szavak felhasználásával jött

létre. A SsangYong legújabb fejlesztésű járművének neve sokatmondó, s egyben utal a legfontosabb vásárlói célközönségre, illetve az Actyon praktikus felhasználására is. Hasonlóan beszédes a típus nevében szereplő Sports kiegészítés is, ami az Actyonból műszaki egységeinek felhasználásával kifejlesztett, platóval ellátott jármű sokoldalú felhasználhatóságára

utal. A SsangYong Actyon Sports a fentieket minden korábbinál praktikusabb formában nyújtja vásárlóinak – az Actyon szabadidőmodellhez képest jelentősen megnövelt tengelytávolság (3060 mm; +320 mm) és járműhossz (4965 mm; +510 mm) még kényelmesebb és tágasabb utastér kialakítását tette lehetővé, ugyanakkor a fülke mögött közel két négyzetméter alapterületű rakteret találunk. A versenytársaknál jelentősen magasabb oldalfallal ellátott plató az aktív életet élők számára igen nagy vonzerőt jelent, hiszen ott a quadtól kezdve, a motorkerékpáron át egészen az elejtett vadig szinte bármilyen könnyedén szállítható. A praktikumot növeli a plató műanyag borítása, ami nemcsak megakadályozza a rakomány csúszkálását, de védi is a rakományt, autót egyaránt, vala-

mint elegánsabb megjelenést kölcsönöz a raktérnek. Az Actyon Sports a szabadidőautók sokoldalúságával bír – használati értékét tovább növeli a kapcsolható összeraké-hajtás, valamint a plató által kínált számtalan előny. A SsangYong legújabb fejlesztésű járműve ezért is kapta a Sport Utility Truck (SUT) elnevezést, mely a fejlett műszaki tartalma ellenére a kategória egyik legjobb ár-érték arányát képviseli, s emellett a fenntartási költségei is kedvezőek. A háromrétegű acél alvázszerkezet megalapozza az Actyon Sports elnyúlhetetlenségét, valamint a kiváló terepezési képességet. Ehhez kapcsolódik a szabadidőautók legjobbjaira jellemző futómű-kialakítás (elől független kettős keresztlengekáros, hátul ötlengőkáros felfüggesztés), amivel aszfalton és földúton, vagy

Az év mérkőzése az Öregfiúk labdarúgó bajnokságában

Vasas- Főtaxi-DKSK 4-1 (2-1)



A Főtaxi-DKSK csapata

Fáy utca, Illovszky-stadion, 40 néző. Vezette: Veres (jól)

Vasas: Gróf, Nahóczky, Kozma, Mészöly, Somogyvári – Vancsa, Klínk – Dr. Birinyi, Pecha, Keresztúri, Ivanics Csere: Csima, Sólyom

Főtaxi-DKSK: Kovács – Lanczkor, Czakó, Kulcsár, Bartha – Mucza, Szlávik – Schuck, Janilazov, Erdős, Szabó Csere: Dávid, Kapronczai,

Jók: Kozma, Mészöly (a mezőny legjobbjai), ill. Mucza, Janilazov



A Vasas csapata (balról a negyedik Illovszky Rudolf aki már életében legendává vált, stadiont neveztek el

Sárgalap:

Mészöly, Kozma ill. Szlávik

Majd egy évtizede az év mérkőzése a taxisoknál a Főtaxi- Pepitaxi rangadó volt. De ebben a bajnoki évben a Főtaxi kiharcolta a feljutást, most már egyetlen osztályra vannak a legjobbaktól. Így ebben az évben a Vasas- Főtaxi-DKSK mérkőzés volt az év mérkőzése. Nemes gesztus volt a házigazdától, hogy a mérkőzés „bevitték” a Centerpályára, így a fiúk ott játszhattak, ahol egykoron Farkas Jani, a Szőke Sziikla vagy Berendi Pál.

Jellemző a mérkőzésre hogy azt megtekintette a Vasas labdarúgó szakosztály több képviselője,

A két csapatkapitány és a vezetőbíró



akár úttalan utakon is problémamentesen vele az előrelépés. Az igen egyszerűen, egy gomb elforgatásával aktiválható, intelligens összekerekelt rendszer szintén a sokrétű felhasználást segíti. Mindemellett az utastér kialakítása is a legmodernebb szabadidőautókat idézi – mind kényelmi, biztonsági, felszereltségi és formatervezési szempontból. A SsangYong Actyon Sports utastere szoros párhuzamba állítható az Actyon belső terének formavilágával, tökéletesen kiszolgálva ezzel a vásárlók elvárásait egy modern SUT-tal szemben. Az Actyon Sports a platós szabadidőautók legújabb generációját képviseli, így a sokrétű felhasználhatóság érdekében nagyszerű menetteljesítményt nyújtó, alacsony fordulaton is erőteljes, ugyanakkor gazdaságos és tiszta üzemű tur-

bódízelt erőforrással készül. Az európai piaci trendeknek megfelelően ez a kétliteres löketterfogatú, négyhengeres, harmadik generációs, közös nyomócsöves üzemanyag-ellátó rendszerrel felszerelt, változó geometriájú turbófeltöltővel ellátott



turbódízelt az egyik legfejlettebb a piacon. Ez az erőforrás csaknem azonos a SsangYong Actyon és SsangYong Kyrón kínálatában is szereplő aggregáttal: legnagyobb teljesítménye 141 lóerő, forgónyomatéka már 1800-as percnkénti fordulatszámmon jelentkezik, és eléri a 310 Nm-t. Az Actyon Sports modellek kizárólag kapcsolható összekerekelt hajtási rendszerrel kerülnek piacra, a 141 lóerős turbódízelt erőforrás teljesítményét ötfokozatú, kézi

élükön Illovszky Rudi bácsival, a Vasas Stadion névadójával. A sportszerű találkozó kiegyenlített küzdelmet hozott, a végeredmény mindenképpen túlzott! A befejezés előtt öt perccel még mindössze 2-1-es Vasas vezetés volt, miközben a taxisok folyamatosan támadtak. Azonban vagy a kapus mentett, vagy

kapufára vágódott a labda. Végül vesztesen, de emelt fővel hagyhatta el pályát a taxiscsapat. Ez jó hírverő találkozás volt, hiszen reklámnak sem rossz egy ilyen mérkőzés. Ennek kapcsán országos napilapokban, az interneten és egyéb helyeken rendszeresen megjelenik a Főtaxi neve.

Juhász Péter

VIII. ORSZÁGOS TAXIS KISPÁLYÁS LABDARÚGÓ KUPA (BAJA)

Időpont: 2007. szeptember 1-2.

Helyszín: Petőfi sziget – Baja.

A hét Bács-megyei taxis kupát megért rendezvénysorozat tavalyi győztesének székelyén, a „halászlé fővárosában”, Baján rendezzük meg a taxisok és barátai országos labdarúgó kupáját, a **Nagy István Emlék-tornát.**

Miután még mindig nem élvezzük az ellenzék és a kormány támogatását, ezért nevezési díjat kell szednünk, melynek összege csapatonként:

15.000,- Ft.

Ezen összeget az alábbi címre kérjük elküldeni 2007. augusztus 22-ig:

Nagy Attila 6500 Baja, határ u. 60.

Az összeg tartalmazza a játékvezetőket, a pályát, a kupák költségét és mindenki részére este egy igazi „hallé bajai módra” vacsorát. Szálláslehetőség a szigeten lévő motellekben van kb. 2.500,- Ft/fő áron.

A sportpálya a főtértől gyalog is csak 5 percen van. A rendezvény fő bázisa a Petőfi szige-

ti sportcentrum. A többi szállás is csak 50-100 méterre van. Szeretnénk a rendezők, hogy az előzőkhöz hasonló módon családias, baráti és sportszerű szórakoztató hétvégében lenne része minden taxisnak és barátainak. Erről első sorban a taxisok és a rendezők gondoskodnak. Ez a két nap ismét emlékezetes nyári végzet lesz. Az est folyamán a tervek szerint retro diszkóval zárjuk a napot. Tehát ezúton is: szeretettel meghívunk minden taxiszolgáltatót és családját Pécsről-Győrig, Békéscs-



bától-Szombathelyig a VIII. Taxis Kupára. A kupán részt vehetnek taxis vállalkozók, bt-k, kft-k, szövetkezetek, droidok, diszpcérek, vezetők, utasok, barátaitok.

BÁTESZ

Bővebb információ:

Nagy Attila	06/70-317-5711,
vagy	06/30-92-81-182
Lossó Géza	06/20-99-28-018

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

2000-es évjáratú, 2700 cm³ CDI Mercedes kombi megkímélt állapotban, 350 000 km-rel, (jelenleg taxiként üzemel) eladó. Irányár 4,2 MFt.

Érdeklődni lehet:
06/70-383-8551

Ford Mondeo 1.8 TD, 98-as kombi, céges taxinak felszerelve, leinformálható sofőrnek, hosszú távra kiadó.

Érdeklődni lehet:
06/20-535-3847

Kerekklámpás 210-es Mercitaxi, fekete, 96-os, 220 diesel, automata, klímás, bőrfelső, ülésfűtéssel eladó. Irányár: 1 600 000,- Ft.

Telefon: 06/30-317-3434

96-os kiadású 210-es Mercedes – klíma, automata,

ortopédülés stb. – taxinak felszerelve eladó. Ára: 1,8 MFt.

Érdeklődni lehet:
06/70-383-8120

Kézi URH-rádió adó-vevő, új (hallgatózni tökéletes) 15 eFt-ért eladó.

Érdeklődni lehet:
06/20-957-0804

1800 literes olajtartály eladó.

Érdeklődni lehet:
06/30-966-6531

124-es Mercedesre gyári tetőrács eladó.

Telefon: 06/30-966-6531

Dinamikusan fejlődő magyar MLM céghez hálózatépítőket keresek. Ha nem akarsz 30-40 eFt nyugdíjból megélni, akkor bátran hívj!

Telefon 06/30-944-8042, vagy 06/70-371-4180 Gy.h. 4180, Fehér Sándor

Opel Astra Combi diesel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni lehet:
06/20-941-4996

Favágás, gallyazás, balesetveszélyes fák kivágása, rendbetétele.

Érdeklődni: 06/70-343-5607

A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Az üzleti célú hirdetések 2006. augusztustól apróhirdetesként kezeljük, melynek nettó díja: 2500 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

Motoros rovat

Események:

Érdi Motoros Találkozó 2007. Július 6-7

Helyszín: Érd, Ercsi úti Focipálya (régi 6-os út mellett)

- Motoros felvonulás
- stunt show
- koncertek: Deák Bill, Lord, Karthago, Beatrice

Előfizethető a Taxisok Világa

A féléves előfizetői díj 2160 Ft, az egyéves 4320 Ft,

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes az „A” válasz.** A „Behajtani tilos” tábla azt jelzi, hogy az egyirányú forgalmú útra ebből az irányból behajtani tilos.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Veszélyes útkanyarulat balra”. E táblával arra figyelmeztetik, hogy a korábbi egyenes útszakaszon még biztonságos sebesség a kanyarban már veszélyes lehet, ezért célszerű lassítania.
- Helyes az „C” válasz.** Az útburkolati jel az utat keresztező kerékpárutat jelöli.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége”. Ez a jelzés többek között feloldja az „Előzni tilos” tábla hatályát is.
- Helyes az „B” válasz.** Az ilyen táblával jelzik azt a villamos-megállóhelyet, ahol a villamosra az utasok le- és felszállása az úttestről, ill. az úttestre történik. A villamos megelőzése közvetlenül a járdaszíjig nélküli megállóhely előtt már veszélyes lenne, és ezért tilos.
- Helyes az „B” válasz.** A tábla jelentése: „Kötelező haladási irány”. Az útkereszteződésben a táblán lévő nyíl által jelzett egyenes irányba szabad továbbhaladni.
- Helyes az „C” válasz.** A tábla jelentése: „Kapaszkodósáv”. A kapaszkodósávon, a gyorsító- és lassítósa von, valamint a kerékpársávon megállni tilos.
- Helyes az „C” válasz.** A közlekedési szabályokat nem elég ismerni, hanem be is kell tartani. A gyorsajtók azt tapasztalták, hogy kevés az esélye a lebukásnak, ezért könnyelműen bizakodnak a baleset és/vagy büntetés bekövetkezésének elmaradásában. A statisztikák szerint pedig évek óta vezető helyet foglal el a közúti balesetek okainak

vizsgálatánál a sebesség helytelen megválasztása.

9. Helyes az „C” válasz. Az itt leírtakhoz még azt is hozzátehetjük, hogy az övbeccsátolása nélkül utazók többnyire nem ismerik a biztonsági felszerelés védőhatásának a jelentőségét.

10. Helyes az „A” válasz. A tompított, ill. a nappali menetjelző fény bekapcsolása nélkül közlekedő gépkocsivezető fokozott veszélynek teszi ki magát és partnereit, mert ha mögötte egy kivilágított jármű közlekedik, akkor a szemből érkező figyelmét ez a jármű vonja magára, és könnyen „túlnéz” a kivilágítatlan gépkocsin.

11. Helyes az „B” válasz. Ha a közlekedés elvárásait vizsgáljuk, akkor első helyen a biztonságos, illetve a szabályos közlekedés kerül. A közlekedés összes helyzetét azonban nem lehet szabályozni, és a szabálykövetés sem képes megvédeni minket a mások hibájától. Tehát szükség van még kulturált, együttműködő és környezetkímélő viselkedésre is.

12. Helyes az „C” válasz. A kiegyensúlyozatlanság a forgó kerék forgástengelyét elmozdulásra készítő erőhatásokat vált ki, a gépkocsi kerekét ugrálásra készíti.

13. Helyes az „C” válasz. A gyártó a hűtőrendszert télen és nyáron egyaránt használható, tiszta vízzel kevert fagyálló folyadékkal tölti fel. A fagyálló folyadék a téli fagyveszély elhárításán kívül akadályozza a vízkövesedést és a korróziót is.

14. Helyes az „A” válasz. A közforgalom számára megnyitott magánúton is – egyéb jelzés hiányában – az általános szabályok vonatkoznak.

Mély fájdalommal tudatjuk az összes kollégával, hogy jóbarátunk, munkatársunk



Kovács Dezső (Taxi 21)

2007. május 13-án, 52 évesen,

végleg eltávozott közülünk. A Tatabányai Turul Taxi Szolgáltató Szövetkezet